

ГРАДОСТРОИТЕЛЬНАЯ КОНЦЕПЦИЯ Х. РАЙХОВА И ЕЕ ВОПЛОЩЕНИЕ ПРИ СТРОИТЕЛЬСТВЕ ЭКСПЕРИМЕНТАЛЬНОГО ГОРОДА ЗЕННЕСТАДТ

Рыбакова Екатерина Юрьевна — кандидат архитектуры, преподаватель кафедры советской и современной зарубежной архитектуры Московского архитектурного института (государственной академии), член союза дизайнеров Москвы
E-mail: rbkv.ey@gmail.com

В статье анализируется концепция архитектора и градостроителя Ханса Бернхарда Райхова, которую он изложил в своей книге «Organische Stadtbaukunst: Von der Großstadt zur Stadtlandschaft» («Органическое искусство строительства городов: от мегаполисов до городского ландшафта»), изданной в 1948 г. В основе градостроительных идей Х. Райхова лежал немецкий термин «Stadtlandschaft» (городской ландшафт), подразумевавший органическое городское планирование. По мнению архитектора, город должен быть разделен на сегменты, гармонично интегрированные в существующую природную среду. В статье рассматриваются основные градостроительные позиции концепции Райхова и их реализация при строительстве экспериментального немецкого города Зеннештадт, расположенного в промышленном районе Северной Рейн — Вестфалия и возведенного по проекту архитектора в 1954 г.

Ключевые слова: Х.Б. Райхов, органическое городское планирование, «Stadtlandschaft», Зеннештадт, экспериментальное строительство.

E.YU. RYBAKOVA

URBAN CONCEPT OF H. REICHOW AND ITS IMPLEMENTATION IN THE CONSTRUCTION OF THE EXPERIMENTAL CITY OF SENNESTADT

Rybakova Ekaterina — PhD in architecture, lecturer at the department of Soviet and Contemporary Foreign Architecture in Moscow Architectural Institute (State Academy), Member of the Union of Moscow Designers

The article analyzes the concept of the architect and urban planner Hans Bernhard Reichow, which the architect put on public discussion in his *Organische Stadtbaukunst: Von der Großstadt zur Stadtlandschaft* («The organic art of building towns: from the metropolis to the city landscape»), published in 1948. At the heart of urban planning ideas H. Reichow was based on the German term «Stadtlandschaft» (urban landscape), which implied organic urban planning. According to the architect, the city should be divided into segments, harmoniously integrated into the existing natural environment. The article examines the main urban planning positions of Reichow's concept and their implementation during the construction of the experimental German city of Sennestadt, located in the industrial region of North Rhine-Westphalia and built by the architect in 1954.

Keywords: H.B. Reichow, organic urban planning, «Stadtlandschaft», Sennestadt, experimental urban planning.

Архитектор и градостроитель Ханс Бернхард Райхов внес колоссальный вклад в послевоенное восстановление немецких городов благодаря публикации

в 1948 г. книги «Органическое искусство строительства городов: от мегаполисов до городского ландшафта» (нем. «*Organische Stadtbaukunst: Von der Großstadt zur Stadtlandschaft*»). В ней он вынес на всеобщее обсуждение трактовку термина «Stadtlandschaft» («городской ландшафт») не в дословной интерпретации этого понятия, а в качестве обозначения конкретной концепции городского развития, применяемой как при реконструкции, так и при новом строительстве.

Впервые данный термин был использован в научной географии 1920-х гг., заменив существовавший ранее «Stadtschaft» (городской пейзаж, включающий комплекс домов с улицами и площадями). Под понятием «Stadtlandschaft» подразумевалась не только характеристика городской структуры, но и ее влияние на форму ландшафта и наоборот: влияние ландшафта на форму города. После 1939 г. понятие перешло из области географии в городское планирование, превратившись из средства географического анализа в термин градостроительной концепции.

По мнению Ханса Райхова, жизнь в современной метрополии привела к потере индивидуальности, минимизации социальных связей, упадку культуры. С ростом городов, началом индустриализации, а также механизацией труда и разделением условий жизни и работы произошло разрушение общинных связей. Таким образом, Ханс Райхов рассматривал современное общество как совокупность изолированных индивидов. Причиной беспорядков в нем стала удаленность мегаполисов от природы, которая всегда была неотъемлемой частью человеческого естества. По мнению архитектора, возвращение к природной среде — историческая тенденция. Создание целостной структуры, включающей единство природы, общины, труда и досуга становилось основой нового города. Райхов подразумевал под понятием «органическое искусство строительства городов» (нем. «*Organische Stadtbaukunst*») удовлетворение потребностей человека в единении с природой и восстановление исторических корней¹. Он считал, что люди развиваются здоровым образом в том случае, если они видят себя частью целостности природы и участвуют в высшем порядке вещей. Создание гармонии в городском ландшафте — это основа достойной жизни, источник новых физических и духовных сил².

Целью концепции «Stadtlandschaft» было упорядочение городской структуры, состоящей из трех отдельных уровней. Первым уровнем и основным модулем становилась градостроительная ячейка, размер которой отражала численность населения, необходимая для наполнения детского сада. Она представляла собой четко очерченное сообщество и должна была стать самостоятельной единицей, вмещающей необходимую инфраструктуру для удовлетворения насущных потребностей людей, живущих в ней. Вторым уровнем был район, объединяющий несколько модулей и имеющий в составе школу. Третьим (высшим) уровнем становится

округ, включающий несколько районов с общими культурными и образовательными учреждениями. Согласно Райхову, необходимым условием для достижения гармонии целого является включение в него отдельных составных частей: работа, транспорт, жилье и прочее.

В основе идеального города Райхова лежала регулярная планировка, представляющая совокупность линейных поселений, связанных с общим компактным центром, в котором расположены объекты социальной инфраструктуры. Доминантой города становилась городская ратуша, именуемая «Stadtkrone» (городская корона). Расположенная в центральной точке города, она должна стать символом общности, демонстрируя связь с традициями. Количество рядов жилых сооружений не было фиксированным, что давало возможность городу расти и развиваться внутри ландшафта, не нарушая целостной гармонии. Транспортные потоки должны распределяться рационально, в их основу положена модель естественных систем ветвления (модель «листовой пластины»). Сеть пешеходных и велосипедных дорог изолирована от проезжей части.

1. Пересечение транспортных магистралей. 1 — автострада A2 Берлин — Рурская область; 2 — железная дорога; 3 — магистральное шоссе A33 (схема автора)

ПРИМЕЧАНИЯ

¹ Reichow H.B. *Organische Stadtbaukunst: Von der Großstadt zur Stadtlandschaft*. Braunschweig: Georg Westermann, 1948. S. 6–7.

² *Ibid.* S. 185.

³ Reichow H.B. *Organische Baukunst, Band II*. Verlag: Braunschweig, Georg Westermann, 1949. S. 93.



Для обеспечения самоконтроля и свободного развития общины, отдельные компоненты (жилье — работа) связаны друг с другом, однако между ними должна сохраняться небольшая дистанция. Что касается индивидуальных домов, то их предполагалось ориентировать на солнце и, следуя законам природы, разместить в пространстве, подчиняя ландшафту. Они должны гибко расходиться перпендикулярно дорогам, которые имитируют прожилки листа. Во избежание сегрегации, предполагалось создавать смешанную застройку (семейные отдельно стоящие дома, дуплексы, таунхаусы, высотные строения). Вокруг города необходимо разместить фермы и плодоовощные хозяйства, чтобы обеспечить непрерывный биологический цикл. Для нужд населения предполагалось использовать все зеленые зоны: парки, детские и спортивные площадки, места для отдыха. Цель состояла в том, чтобы спроектировать город как гибкий живой организм³. Форма плана любого города, построенного по концепции «*Stadtlandschaft*», должна быть индивидуальна и подчиняться местному ландшафту, характерные особенности которого должны усиливаться конструктивными средствами.

По мнению Райхова, создание города по концепции «*Stadtlandschaft*» требовало творческого подхода архитектора, способного превратить его в функционирующий и развивающийся живой организм.

На фоне колоссальных разрушений немецких городов книга Х. Райхова стала для многих архитекторов фундаментальной основой в вопросах градостроительства. В связи с тем, что в первые послевоенные годы вопрос реконструкции и восстановления не поднимался, труд Райхова вызвал большой резонанс в архитектурном сообществе. Концепция «*Stadtlandschaft*» — это принцип проектирования, применяемый градостроителями для реконструкции и создания крупных населенных пунктов. Он позволяет разделить большой и неуправляемый объект на управляемые части, взаимодействующие между собой и с окружающей природой.

Концепция «*Stadtlandschaft*» оставалась влиятельной до конца 1950-х гг., но нашла свое полное воплощение только во вновь построенных городах-спутниках. Х. Райхову было поручено разработать новый город Зеннштадт, расположенный в 10 километрах к юго-востоку от Билефельда в 1954 г. В связи с быстрым развитием промышленности в районе Билефельда увеличилась плотность населения. Прекрасные исторические деревни, окружающие город, могли быть полностью уничтожены и утратить свой сельский характер разрастающимся мегаполисом. Поэтому было принято решение разгрузить густонаселенный Билефельд строительством города-спутника.

Место для нового города Зеннштадт было выбрано на пересечении важных транспортных артерий (автострада А2 Берлин — Рурская область, железная дорога и магистральное шоссе А33) (илл. 1).

Расположенный в живописной местности у подножия Тевтобургского леса, Зеннештадт утопал в очаровательном ландшафте (илл. 2). Город находился вблизи существующих промышленных предприятий. Транспортная доступность Зеннештадта и его связь с Рурской областью (для получения сырья) обеспечивали создание предприятий легкой промышленности.

Архитектор Х. Райхов, следуя своей концепции, в максимальной степени использовал природные особенности района. В этом месте находились заповедная долина реки Буллербах и неиспользуемый гравийный карьер. Эта зона на плане образовывала так называемый «Зеленый крест» (нем. «*Grünes Kreuz*») (илл. 3), который впоследствии разделил город естественным образом на три округа. Каждый округ состоял из нескольких районов с развитой социальной инфраструктурой для удовлетворения повседневных потребностей жителей (на главной площади каждого из них даже размещался собственный фермерский рынок). На месте гравийного карьера по проекту Райхова были устроены

2. Аэрофотоснимок Зеннештадта (Современная архитектура в Федеративной Республике Германии. *Bundesrepublik Deutschland*, 1970. с. 33)

3. Схема городского планирования Зеннештадта (*Eine Dokumentation von Drees & Huesmann PartGmbH im Auftrag des Sennestadtverein e.V.*, S. 9)

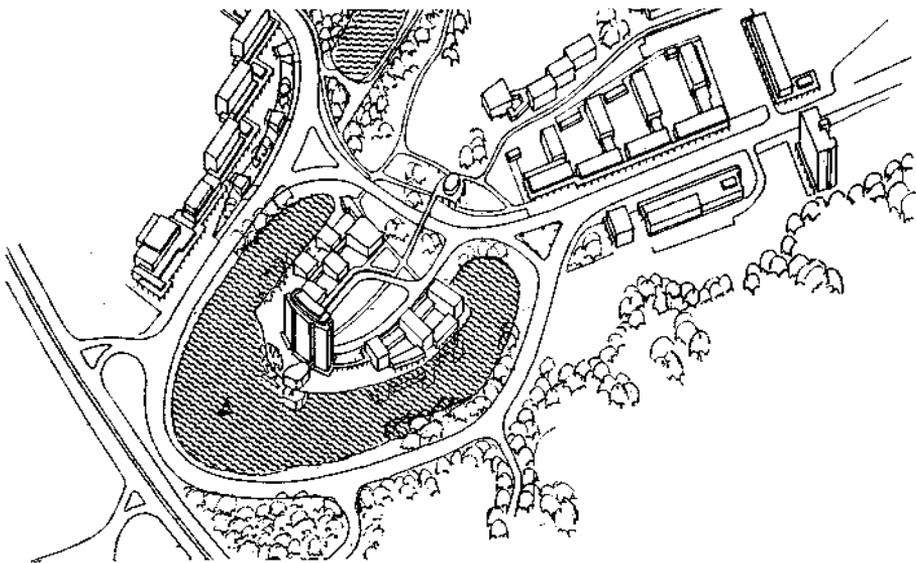
4. Центр города Зеннештадт (Современная архитектура в Федеративной Республике Германии. *Bundesrepublik Deutschland*, 1970. с. 36)

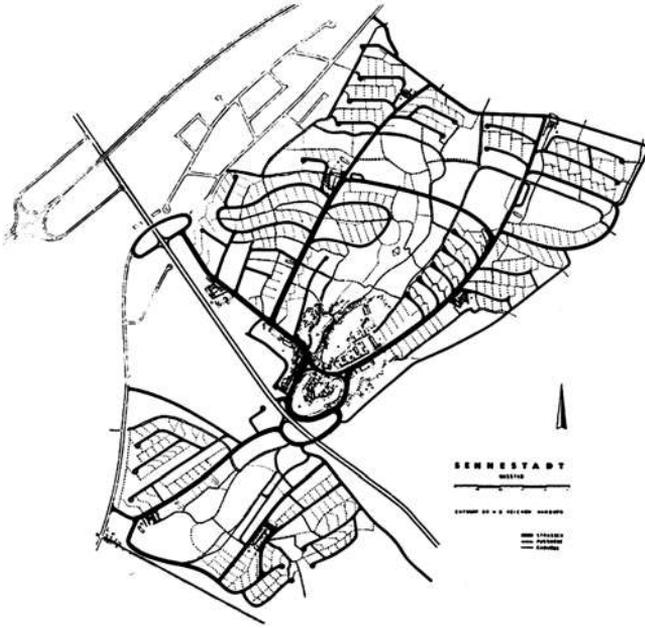




спортивные площадки и теннисные корты, а территория Буллербаха была приспособлена под городской парк. Торгово-административное ядро города находилось строго в центре плана. Отсюда открывался великолепный вид на долину, а сама река была запружена плотиной, образуя озеро. Городской центр, называемый архитектором «корона города», размещался на расположенном в озере полуострове (илл. 4).

Главной задачей Х. Райхова стало создание города, достойного человека, в котором были бы ликвидированы противоречия между





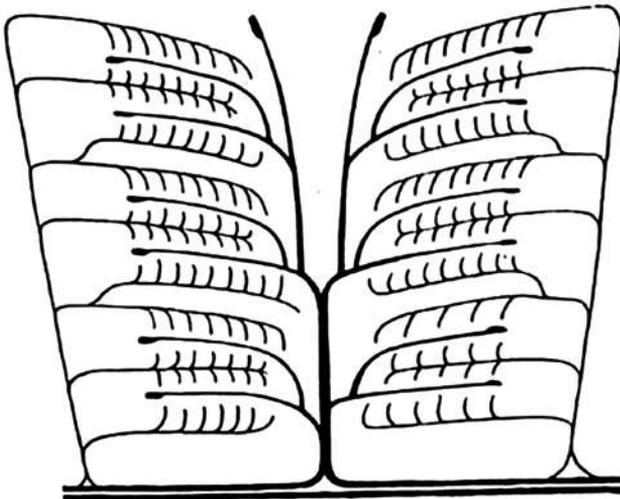
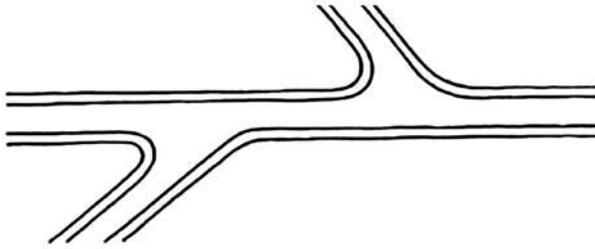
5. Сеть проезжих дорог
(Современная архитектура
в Федеративной Республике
Германии. Bundesrepublik
Deutschland, 1970. с. 32)

6. Схема пересечения проезжих
дорог Зеннештадта (Eine
Dokumentation von Drees &
Huesmann PartGmbH im Auftrag des
Sennestadtverein e.V., S. 19)

ПРИМЕЧАНИЯ

⁴ Sennestadt — Stadtplanung ohne
Kreuzungen. Der Spiegel. Nr. 40,
1957.

⁵ Зеннештадт. Bundesrepublik
Deutschland: Современная
архитектура в Федеративной
Республике Германии. [б. и.], 1970.
С. 34–35.



транспортным шумом и стремлением жителей к покою. Не связанный с городскими границами, традициями и правами землепользования, архитектор проектировал город с чистого листа, со своими представлениями современного движения. Рационально расположенная уличная сеть, начиная от автострады и заканчивая разветвлениями, ведущими к отдельным домам, была подчинена инстинктивному чувству направления (илл. 5). Резких поворотов, прямых углов, а также перекрестков не существовало. Вся система улиц представляла собой дугообразные разветвления, что облегчало перемену направления и обеспечивало бесперебойное движение. Каждая улица плавно переходила в дорогу более высокого уровня⁴. От самого маленького переулка на окраине можно было проследовать по постоянно расширяющимся улицам к центру города. Поначалу в Зеннштадте не было дорожных знаков. По мнению Райхова, перекрестки являлись повышенной зоной опасности, на которой происходило до 50% аварий, поэтому дорожная сеть, ведущая от окраин города к главным автострадам, по соображениям безопасности была полностью лишена перекрестков, а преимущественное право проезда предоставлялось автомобилям, следующим по магистралям (илл. 6). Дополнительную защиту и обеспечение ясной ориентировки создавало освещение улиц разными цветами. Преимущественное право проезда получали водители, следующие по улице с желтым светом⁵.

По мнению архитектора, плавное бесцветное движение должно было привести к снижению скорости до 50 км/ч и обеспечить безопасность и бесперебойный трафик автопотоков. Дорожная сеть расходилась от центрального кольца лучами и разветвлялась во все районы, связывая их между собой и образуя четкую и ясную структуру. Для изменения направления движения были предусмотрены поворотные петли. Следование машины по плавной кривой траектории приводило к уменьшению шума и выхлопных газов. По этой же причине гаражи и места стоянок автомашин были построены ниже уровня улиц (под откосами грунта), что дополнительно создавало звуковую защиту жилых домов, находящихся за ними, и обеспечивало покой жителей.

Одним из важных шагов было создание сети пешеходных дорожек, отделенной от проезжей части зелеными насаждениями и полностью изолированной (илл. 7). Эта замкнутая система как способствовала комфортному передвижению пешеходов, так и обеспечивала их безопасность. Также была создана сеть велосипедных дорог (илл. 8).

В Зеннштадте не было четкого функционального зонирования. Предприятия были равномерно распределены по всей территории города, но в отдалении от жилых объектов для сведения к минимуму их

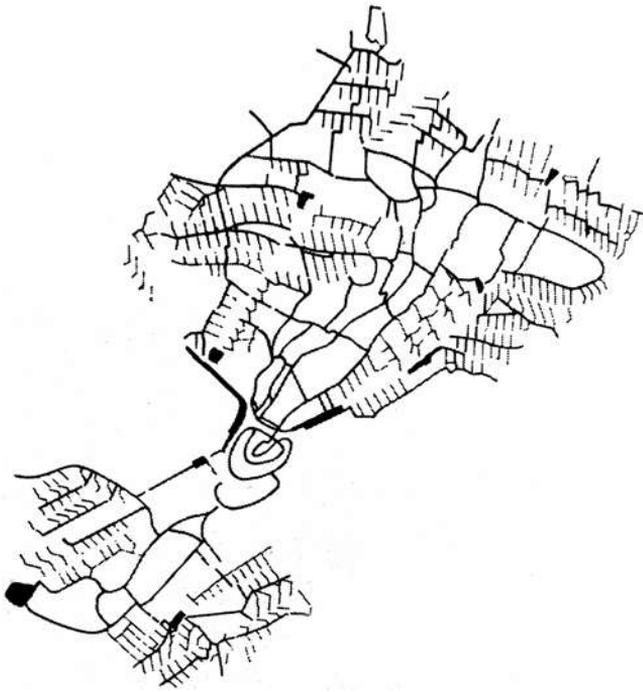
7. Сеть пешеходных дорог
(Современная архитектура
в Федеративной Республике
Германии. Bundesrepublik
Deutschland, 1970. с. 32)

8. Сеть велосипедных дорожек
(Современная архитектура
в Федеративной Республике
Германии. Bundesrepublik
Deutschland, 1970. с. 32)

9. Жилье Зеннштадта
(Sennestadtarchiv GmbH, Bielefeld)

ПРИМЕЧАНИЯ

° *Der Städtebau der Sennestadt. Eine Dokumentation.* Sennestadtverein 1988. S. 23, 25, 27.



негативного воздействия на людей⁶. Промышленные производства были размещены на окраине, а для промыслов предусматривалось достаточное количество участков вблизи жилья для обеспечения полутора рабочих мест на квартиру. Райховым была разработана «таблица расстояний» для защиты жилых районов от шума, пыли, выхлопных газов в зависимости от размера предприятия. При планировании магазинов учитывался как удобный подъезд на автомобиле и парковка, так и пешая доступность. В городе не было предусмотрено больших торговых центров и, соответственно, огромных автопарковок. Различные торговые предприятия распределялись порайонно. Экологические аспекты играли одну из основных ролей при планировании города. Так называемый «Зеленый крест» служил не только для сохранения ландшафта, но и для обеспечения воздухообмена и создания комфорта и уединения пешеходов.

Жилищное строительство тоже имело свои особенности. Это совокупность сооружений разной формы и высоты, утопающих в зелени. Они располагались под прямым углом к улице (не следуя строгому линейному плану) и были ориентированы на юго-запад — оптимально к солнцу. Две трети территории занимали многоквартирные дома, а остальную — семейные. Высокие многоквартирные дома предназначались для одиноких людей и пар без детей, а для семей — дома небольшой или средней этажности (илл. 9). Большая часть жилых помещений была освещена солнцем во второй половине дня, когда жители возвращались с работы и из школы. Размеры квартир были большими из расчета, что на каждого человека должно приходиться



10. Скульптурная группа на Райховплац (фото U. Klemens)

11. «Заповедник для детей» (фото U. Klemens)

ПРИМЕЧАНИЯ

⁷ Sohn E. Hans Bernhard Reichow and the concept of *Stadtlandschaft* in German planning. London: *Planning Perspectives*, Nr. 18, 2003. P. 131, 133.

⁸ Sypien M. Zu Hans Bernhard Reichow: *Organische Stadtbaukunst (1948) und die Sennestadt bei Bielefeld: Theorie und Praxis des Städtebaus im 20. Jahrhundert*. München: GRIN Verlag GmbH, 2011. S. 28.

⁹ *Statistik der Stadt Bielefeld (Stand 2019)* [Электронный ресурс]. URL: https://www.bielefeld.de/ftp/dokumente/Bevoelkerung_31.12.2019.pdf.

16–20 квадратных метров жилой площади. Еще одним важным аспектом при планировании жилья стало обеспечение людей личным пространством, а также оптическим и акустическим единением, требующим отказа от сдвоенных лоджий и прозрачных разделительных перегородок и террас, расположенных друг рядом с другом. В строительстве жилья принимали участие около тридцати благотворительных и бесплатных жилищных ассоциаций, а также частные подрядчики.

В городе спроектированы и построены школы всех видов (специализированные, начальные, неполные и полные средние, а также вечерний университет). На полуострове в центре размещены дом молодежи, библиотека, гостиница, церкви (протестантская и католическая) и ряд других общественных, религиозных и культурных сооружений. По проекту Райхова была предусмотрена программа «Искусство в строительстве» (нем. «*Kunst am Bau*»), в рамках которой произведения искусства были включены в городской ландшафт (илл. 10)⁷.

При планировании Зеннштадта большое внимание уделялось созданию сооружений для спорта и игр. Следует отметить, что вместе





с различными теннисными кортами, площадками для игр и спортивными сооружениями были организованы парковочные места. Недалеко от центра оборудована естественная детская площадка, так называемый «детский заповедник» (илл. 11). Здесь дети могли играть на склонах холмов, строить хижинки, лазить на деревья или что-то мастерить из воды и песка — все это способствовало развитию их творческого потенциала в окружении природы. Рядом с домами устраивались площадки для детей младшего возраста, чтобы родители могли следить за ними из окон своей квартиры (илл. 12)⁸.

Следуя концепции «Stadtlandschaft», Зеннштадт — сознательно спланированная новая форма города, где ландшафт в совокупности с архитектурой становятся равными элементами дизайна, образуя гармоничное единство. Именно это отличает его от «города-сада», где происходит несколько случайный синтез города и природы.

На основе детального анализа идей Ханса Райхова, изложенных зодчим в 1948 г., можно структурировать главные принципы концепции «Stadtlandschaft», проследив их реализацию при строительстве экспериментального города Зеннштадт (таблица на с. 199).

Зеннштадт был выдающимся примером «органического строительства». Он предназначался для переселенцев и беженцев, и в его основе стояла идея социальной совместимости, исключая сегрегацию и образование гетто. Изначально к 1960 г. в нем проживало 11 634 человека, а к 1970 г. население увеличилось до 20 187 жителей. На сегодняшний день в городе проживают 21 976 жителей (декабрь 2019 г.)⁹.

12. Площадка для детей младшего возраста (фото 1962 г., Sennestadtarchiv)

ПРИМЕЧАНИЯ

¹⁰ Reichow H. B. Die autogerechte Stadt: Ein Weg aus d. Verkehrs-Chaos. Ravensburg: O. Maier, 1959.

¹¹ «Европейский город» или «новый урбанизм» — градостроительная концепция, основными принципами которой служат отход от системы крупных автомагистралей, уплотнение застройки, развитие структуры общественного транспорта, пешеходных и рекреационных зон. Термин впервые введен Д. Джейкобс в книге 1961 г. «Смерть и жизнь больших американских городов».

¹² Рыбакова Е. Ю. Современный Берлин. Приближение к модели «европейского города» // Региональная архитектура и строительство. 2017. № 3. 2017. С. 177.

На момент заселения 26% были моложе 14 лет. Зеленая среда обитания, развитая инфраструктура, различные типы школ, детские площадки, шаговая доступность магазинов, многочисленные рабочие места, а также доступные цены на землю, большое количество арендуемых квартир и кондоминиумов делали это место привлекательным для молодежи.

Вопреки зарождающейся в середине 1950-х гг. общемировой тенденции строительства городов, удобных для автомобилей, с огромными многоуровневыми магистралями, Зеннштадт нельзя отнести к таковым. Несмотря на то, что архитектор Х. Райхов в своей книге «Автомобильное движение и планировка городов: пути преодоления хаоса в городском движении»¹⁰, выпущенной в 1959 г.,



Воплощение принципов Х. Райхова в экспериментальном городе Зеннештадт

№	Основные принципы концепции « <i>Stadtlandschaft</i> »	Реализация принципов в городе Зеннештадт
1	Внедрение города в природный ландшафт, использование его элементов в структуре нового поселения	Расположение у подножия Тевтобургского леса. «Зеленый крест» делит город естественным образом на три округа. На месте гравийного карьера устроены спортивные площадки, долина реки Буллербах приспособлена под городской парк
2	Создание трех упорядоченных уровней городской структуры (градостроительная ячейка — район — округ)	Деление города на три главных округа, каждый из которых состоит из отдельных районов. Градостроительная ячейка — основная единица градостроительной структуры
3	Полицентричное устройство города	В каждом районе развита инфраструктурная сеть для обеспечения потребностей жителей
4	Места приложения труда приближены к жилым массивам	Предусматривалось достаточное количество участков вблизи жилья для обеспечения полутора рабочих мест на квартиру
5	Рациональное распределение транспортных потоков на основе модели естественных систем ветвления	От центрального кольца (нем. <i>Sennestadttring</i>) дорожная сеть расходилась тремя лучами (нем. « <i>Elbeallee</i> », « <i>Rheinallee</i> », « <i>Vennhofallee</i> »), ставшими основными осями города. Лучи разветвлялись на подъездные дороги
6	Непрерывная сеть пешеходных и велосипедных дорог, обособленная от проезжей	В городе предусмотрена сеть пешеходных и велосипедных дорог, основная часть которых сосредоточена в районе «Зеленого креста» и на юго-западе Зеннештадта
7	Создание смешанной застройки (как метод избегания сегрегации)	Присутствие смешанной застройки во всех районах города
8	Квартиры ориентированы на юго-запад для обеспечения оптимальной инсоляции жилых помещений в дневное и вечернее время	Все квартиры подчинены данному принципу

полностью поддерживал эту идею, пытаясь воплотить ее в жизнь, Зеннештадт оказался ее полной противоположностью из-за своей органической структуры. В первую очередь он был построен для пешеходов. В настоящее время Зеннештадт лучше приспособлен к тенденции нового времени — модели «европейского города»^{11, 12}. Это город для людей, а не для автомобилей.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

1. Рыбакова Е.Ю. Современный Берлин. Приближение к модели «европейского города» // Региональная архитектура и строительство. 2017. №3. С. 177–183.
2. Зеннштадт. Bundesrepublik Deutschland: Современная архитектура в Федеративной Республике Германии. [б. и.], 1970. С. 32–36.
3. Der Städtebau der Sennestadt. Eine Dokumentation. Sennestadtverein 1988. 39 S.
4. Reichow H.B. Die autogerechte Stadt : Ein Weg aus d. Verkehrs-Chaos. Ravensburg : O. Maier, 1959. 91 S.
5. Reichow H.B. Organische Baukunst, Band II. Verlag: Braunschweig, Georg Westermann, 1949. 143 S.
6. Reichow H.B. Organische Stadtbaukunst: Von der Großstadt zur Stadtlandschaft. Braunschweig: Georg Westermann, 1948. 212 S.
7. Sennestadt — Stadtplanung ohne Kreuzungen. Der Spiegel. Nr. 40, 1957.
8. Sohn E. Hans Bernhard Reichow and the concept of Stadtlandschaft in German planning. London: Planning Perspectives, No. 18, 2003. P 119–146.
9. Sypien M. Zu Hans Bernhard Reichow: Organische Stadtbaukunst (1948) und die Sennestadt bei Bielefeld : Theorie und Praxis des Städtebaus im 20. Jahrhundert. München : GRIN Verlag GmbH, 2011. 64 S.

REFERENCES

1. Rybakova E. Yu. Sovremennyj Berlin. Priblizhenie k modeli «evropejskogo goroda» // Regional'naja arhitektura i stroitel'stvo. 2017. No. 3. P. 177–183.
2. Zenneshstadt. Bundesrepublik Deutschland: Sovremennaja arhitektura v Federativnoj Respublike Germanii. [b. i.], 1970. P. 32–36.
3. Der Städtebau der Sennestadt. Eine Dokumentation. Sennestadtverein, 1988. 39 S.
4. Reichow H.B. Die autogerechte Stadt : Ein Weg aus d. Verkehrs-Chaos. Ravensburg : O. Maier, 1959. 91 S.
5. Reichow H.B. Organische Baukunst, Band II. Verlag: Braunschweig, Georg Westermann, 1949. 143 S.
6. Reichow H.B. Organische Stadtbaukunst: Von der Großstadt zur Stadtlandschaft. Braunschweig: Georg Westermann, 1948. 212 S.
7. Sennestadt — Stadtplanung ohne Kreuzungen. Der Spiegel. Nr. 40, 1957.
8. Sohn E. Hans Bernhard Reichow and the concept of Stadtlandschaft in German planning. London: Planning Perspectives, Nr. 18, 2003. S. 119–146.
9. Sypien M. Zu Hans Bernhard Reichow: Organische Stadtbaukunst (1948) und die Sennestadt bei Bielefeld : Theorie und Praxis des Städtebaus im 20. Jahrhundert. München : GRIN Verlag GmbH, 2011. 64 S.