

HERAUSGEBER: PROFESSOR ERICH BLUNCK, ARCH.
SCHRIFTLEITER: REG.-BAUMEISTER a. D. FRITZ EISELEN.

Alle Rechte vorbehalten. — Für nicht verlangte Beiträge keine Gewähr.

Ländliche Wohn- und Geschäftshäuser in Dietlingen bei Pforzheim.

Von Arch. B. D. A. Curt Balke, Freiburg i. Br.



Im Jahre 1908 wurde in Dietlingen bei Pforzheim ein großes Baugebiet durch Feuer zerstört. Der Maurermeister Wilhelm Peter in Pforzheim kaufte das Gelände, und zog den Verfasser als Bauberater heran. Unter diesen Verhältnissen sind die nachstehend veröffentlichten Pläne entstanden.

Dietlingen ist ein schönes Dorf in flachem Tal, das sich von Karlsruhe bis Pforzheim hinzieht, es ist durch häßliche Neubauten noch nicht entstellt, wie leider so manches Dorf in der Nähe von Industriestädten, so daß es für den Architekten hier eine dankbare Aufgabe war, sich mit den Neubauten dem alten einfachen Dorfbild anzupassen. Der neu zu bebauende Platz liegt, wie das Schaubild, Abb. 1 zeigt, an einer Straßenabzweigung, links die einfache Dorfkirche, rechts das später ebenfalls abgebrannte einfache Rathaus. Da der Platz in der Mitte des Dorfes liegt, war die Anlage von Wohnhäusern mit Läden am geeignetsten, zumal das Gasthaus zur Traube schon vor dem Brande hier stand und auf dem Platze die Wirtschaftskonzession lag, die verfallen wäre, wenn man das Gasthaus nicht wieder aufgebaut hätte.

Bedingung war, den Platz möglichst auszunutzen und zwar wurde verlangt, ein Gasthaus mit Stallung und Einfahrt, eine Metzgerei und eine Bäckerei, sowie einige Wohnungen. Das war bestimmend für die Grundrißbildung. (Abb. 4 und 5 a. f. S.)

Um dem Straßenbild zwischen Kirche und Rathaus einen Abschluß zu geben, plante der Verfasser hier einen hohen Giebel. (Abb. 1 und 6, S. 259.) Die stumpfe Ecke nach der rechten Straße wurde mit einem Erker versehen, der gleichzeitig den praktischen Wert hat, das hintenliegende Zimmer zu vergrößern und seine unregelmäßige Form zu verbessern. Einige Schwierigkeiten entstanden wegen der Hofgröße der beiden Eckhäuser; nach den Baupolizeibestimmungen mußte der Hofraum zwischen Gasthaus und Giebelhaus frei bleiben, da aber der Verfasser diese nicht schöne Lücke im Straßenbild vermeiden wollte, wurde nach Vorlage der Pläne unter Angabe der Gründe, die Überbauung der Torfahrt von dem Bezirksamt ausnahmsweise gerne genehmigt.

Die einzelnen Gebäude wurden, um den Verkauf zu erleichtern, so behandelt, als ob es 3 Bauherren wären. Auch



Abb. 1. Schaubild der Gesamtanlage nach Aquarell des Architekten.



Abb. 2. Ansicht in der Seitenstraße.



Abb. 3. Eingang zum Gasthaus mit altem Schild.

im Äußern sind die Bauten sowohl in der Architektur wie in der Farbe als 3 Gebäude behandelt. (Abb. 2, 6 u. 7.)

Das Gasthaus (vgl. die Grundrisse) enthält im Erdgeschoß 2 Wirtszimmer, Küche und Gaststall; im ersten Obergeschoß die Wohnung für den Wirt und einige Gastzimmer. Im ausgebauten Dachgeschoß noch 2 Wohnungen. Das alte Wirtshaus-Aushängeschild (Abb. 3) wurde aus dem Brandschutt herausgesucht und nach Instandsetzung wieder angebracht.

Das Giebeleckhaus (vgl. Grundriß) wurde als Metzgerei vorgesehen. Es enthält im Erdgeschoß 1 Laden mit Nebenzimmer und Wurstküche; in den beiden Obergeschossen eine 3-Zimmer- und eine 2-Zimmer-Wohnung.

Das Haus mit dem Erker ist als Bäckerei ausgebaut, wie im Giebelhaus sind im Erdgeschoß (vgl. Grundriß) die Geschäftsräume, Laden, Ladenzimmer und Backstube untergebracht, in den 2 Obergeschossen je eine 3-Zimmerwohnung.

Bei allen Wohnungen wurde auf Flurabschlüsse verzichtet, was für die Raumnutzung von großem Vorteil war, es wäre sonst wohl kaum möglich gewesen, auf so beschränktem Raum die jetzt vorhandene Anzahl Zimmer herauszubekommen.

Alle 3 Gebäude wurden im Erd- und 1. Obergeschoß in Sandbruchsteinen ausgeführt, im 2. Obergeschoß wurde zum Teil Fachwerk verwendet. Die Ansichten wurden mit gefärbtem Putz versehen, und zwar erhielt das Gasthaus einen gelben, die Metzgerei einen grauen und die Bäckerei einen rötlichen Ton. Die Fensterläden wurden

gleichfalls an den 3 Häusern verschieden gestrichen. Über Dach gehende häßliche Brandmauer wurde vermieden. Das nicht schöne Kriegerdenkmal vor dem Giebelhaus wurde leider beim Brande „nicht“ zerstört, hier wäre Platz für einen schlichten Dorfbrunnen, der gleichzeitig als Denkmal dienen könnte, gewesen.

Daß die Baugruppe, die in den Abb. 1, 6 und 7 in Aufnahmen von verschiedenen Seiten dargestellt ist, so wie sie jetzt ist, entstehen konnte, ist dem dortigen Bezirksamt (Pforzheim-Land) und dem Maurermeister Peter zu verdanken. Das Bezirksamt blieb nicht auf den starren Vorschriften der Baupolizeiordnung bestehen und gab bereitwilligst manche Ausnahmegenehmigung. Der Maurermeister Wilh. Peter ging auf die Ideen des Architekten gerne ein.

Leider hat der Architekt in dieser Beziehung oft viele Kämpfe durchzufechten, meist zum Schaden des Dorf- und Städtebildes. Der Verfasser ist der Überzeugung, daß hier häßliche und überladene Bauten entstanden wären, wenn der Platz nicht von dem Unternehmer gekauft und bebaut wäre, denn die früheren Besitzer hätten wohl kaum einen Architekten hinzugezogen und haben auch meist für die Schönheiten des eigenen Dorfbildes kein Verständnis. Wie selten kommt der Architekt in die Lage für ein Dorf Pläne auszuarbeiten mit Ausnahme der öffentlichen Bauten wie Schule, Rathaus, Kirche. Das an sich geringe Honorar stößt oft die Bewohner ab, einen befähigten Architekten zu Rate zu ziehen, auch fehlt

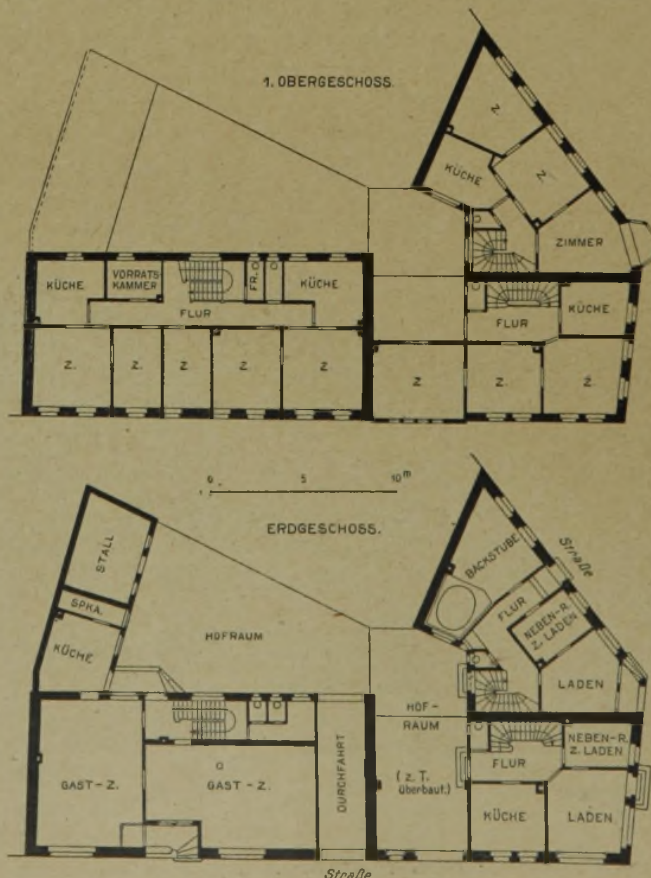


Abb. 4 und 5. Grundrisse der Gebäudegruppe.

es wohl an der nötigen Aufklärung. Schon in der Schule sollte die Jugend auf die Schönheiten alter Stadt- und Dorfbilder aufmerksam gemacht werden, nicht nur auf hervorragende Bauten, sondern gerade auch auf einfache schlichte Häuser und Straßenbilder.

man so gut wie nichts, und gerade hier wäre ein Feld, aufklärend und erzieherisch zu wirken.

In den letzten Jahren sind schöne und häßliche Siedlungen entstanden. Hat man je eine Kritik über diese Siedlungen gelesen? In den Fachzeitschriften wohl, aber



Abb. 6. Aufnahme der Gruppe vom Platz aus.



Abb. 7. Blick auf die Gebäudegruppe in der Seitenstraße.

In der Tageszeitung wird nach Ansicht des Verfassers viel zu wenig über Architektur geschrieben. Für alle übrigen Künste kommen ständig Berichte und Kritiken, mag es sich nun um eine Bilderausstellung, um ein Konzert, oder gar um ein Varieté handeln. Über unsere profanen Neubauten, die doch auch Werke der Kunst sein sollen, liest

diese werden nur von Fachleuten gelesen. Eine sachliche Kritik wird sich jeder Architekt gefallen lassen, genau so wie der Maler und Schauspieler. Sie wäre beiden Teilen förderlich, sowohl dem Architekten wie auch dem Laien, der mit der Zeit mehr Verständnis für das wirklich Schöne erhalten würde. —

Eisenbahn- und Stadtentwicklung in Karlsruhe.

Von Prof. A. Neumeister und E. Deines, Architekten B. D. A. in Karlsruhe *).



Als in den 40er Jahren des vorigen Jahrhunderts das badische Land seine erste und Haupteisenbahnstrecke Heidelberg—Basel erhielt und dadurch die Hauptstadt Karlsruhe den ersten Bahnhof, da wurde die dortige Bürgerschaft bei den zuständigen Behörden dringend vorstellig, daß dieser Bahnhof möglichst nahe an den Marktplatz gestellt würde. Dieses Verlangen, nur von örtlichen augenblicklichen Interessen ausgehend, war kurz-sichtig und gegen die Interessen der Hauptbahn, deren

Wünsche der Bürgerschaft wurde jedoch entsprochen und der Bahnhof in die Nähe des Marktplatzes, etwa an die Kreuzung der Karl-Friedrich- und Kriegsstraße gelegt. Er lag demnach ungefähr in der Mitte der südlichen Ausdehnung der damaligen Stadtumgrenzung und zwang durch diese Lage den Bahnverkehr, im Osten in kurzer Kurve von seiner Hauptrichtung: Nord-Süd, nach Westen abzubiegen, um dann nach Erreichung des Bahnhofs von ihm mit einer Kurve nach seiner Hauptrichtung zurückzukehren. Ungünstige Folgen der gezwungenen Lage des Bahn-



Abb. 1. Jetziger Zustand der Bahnanlagen.

Unter Benutzung eines Planes des Topographischen Bureaus der Oberdirektion des Wasser- und Straßenbaues.

Richtung: Nord—Süd, eine Lage des Bahnhofs in ihrer Richtungslinie im Osten der Stadt verlangt hätte. Dem

*) **Anmerkung der Schriftleitung.** Dem Vernehmen nach drängt die badische Architektenschaft seit längerer Zeit zur Veranstaltung eines Wettbewerbes für einen Generalbebauungsplan, der die zukünftige bauliche Entwicklung der Stadt nach einheitlichen, großen Gesichtspunkten regeln soll. Ein befriedigendes Ergebnis kann dieser Wettbewerb jedoch nur haben, wenn die Eisenbahnanlagen, die erst in diesem Jahrhundert nach langen Kämpfen in ihrer jetzigen Form geschaffen worden sind, nicht als etwas Unantastbares betrachtet, sondern mit in den Rahmen der Aufgabe gezogen werden. Eine erneute Aussprache gerade über diese Fragen, die wir in der „Deutschen Bauzeitung“ in den letzten Jahrzehnten wiederholt behandelt haben, erscheint uns daher am Platze, wenn wir uns auch nicht verhehlen, daß unsere Verarmung einer großzügigen Umgestaltung erst seit so kurzer Zeit im Betriebe stehenden, mit großen Kosten geschaffenen Anlagen im Wege steht. Wir geben daher die Ausführungen der beiden Verfasser, ohne im Einzelnen zu den Vorschlägen und ihrer Durchführbarkeit Stellung zu nehmen, gerne wieder, und würden es begrüßen, wenn sich auch berufene Eisenbahnfachleute von ihrem Standpunkt aus dazu äußern wollten. —

hofs zeigten sich vorerst bei dem geringen Verkehr und der langsamen Entwicklung der Stadt nicht. Die Folgen wurden erst fühlbar und sichtbar bei zunehmendem Verkehr und weiterer Entwicklung der Stadtbebauung. Diese beiden Momente setzten besonders stark in den 70er Jahren ein. Nach Norden war eine Ausdehnung der Stadt durch das Schloß und den Hardtwald ausgeschlossen, die Stadt hatte nur Ausdehnungsmöglichkeit nach Süden und bedingte wesentlich geringere nach Osten und Westen. Es entstand daher auch ein neuer großer Südost-Stadtteil, fast ein Drittel so groß wie die alte Stadt. Dieser Stadtteil war aber bei der Lage des Bahnhofs von der alten Stadt nur durch Überschreiten der Bahnlinie erreichbar und dadurch in seinem ganzen Wirtschaftsleben ungünstig benegt. Aber auch die Bahn fühlte sich eingeengt und in ihrer dem Verkehr folgenden Ausgestaltung gehindert. Gebäulichkeiten und Gleisanlagen erreichten im Laufe der Zeit ihre Ausdehnungsmöglichkeiten und konnten den immer weiter steigenden Verkehr kaum noch bewältigen. Dazu kam noch, daß bei der mittlerweile zunehmenden Schnelligkeit der Züge die kurzen Kurven der Hauptlinien

eine Gefahr wurden. Der Druck dieser Verhältnisse erzwang eine Verlegung des Bahnhofs, die in den Jahren nach 1900 auch erfolgte.

Es wäre nun bei dieser Gelegenheit die Möglichkeit gegeben gewesen, den bei der ersten Stellung des Bahnhofs gemachten Fehler zu beseitigen und den Bahnhof an seine naturgemäße Lage in den Osten der Stadt zu stellen, aber örtliche Einflüsse Einzelner, Rücksichten auf Kosten und andere Erwägungen bewirkten, daß man sich auf Verbesserung (!) der Verhältnisse beschränkte: Man verschob den Bahnhof um etwa 1500 m nach Südwesten. Die Einsprüche Einsichtiger und deren Warnungen wurden nicht beachtet. Dadurch waren allerdings die Ein-

Basel, die sog. Strategische Linie: Mannheim—Rastatt, in den 70er Jahren erbaut, hatte Karlsruhe in seinem westlichen Teil, am Mühlburger Bahnhof durchschnitten. Diese störende Strecke wurde nun nur bis Graben geführt (nördlich Karlsruhe) und dann, nach Osten abbiegend, an der Stadt im Osten vorüber in den Hauptbahnhof eingeführt, um dann, schräg nach Südwesten laufend, ihre alte Linie wieder zu erreichen. Das weitere Stück dieser strategischen Linie aber wurde von Graben als Lokalbahn beibehalten, jedoch von Neureuth ab nicht mehr durch Karlsruhe geführt, sondern westlich von Mühlburg vorbei, damit zum Hafen geleitet und dadurch mit der aus der Pfalz über den Rhein kommenden Bahnlinie vereinigt, dann



Abb. 2. Vorgeschlagene Umgestaltung der Bahnanlagen.

Unter Benutzung eines Planes des Topographischen Bureaus der Oberdirektion des Wasser- und Straßenbaues.

und Ausfahrtskurven gestreckter geworden und die Abschneidung des neu entstandenen Südstadtteiles beseitigt. Aber nun schnitten die neuen Bahnanlagen nicht nur die weitere Ausdehnung eben dieses Stadtteiles nach Süden ab, sondern auch noch diejenige des mittleren Teiles der Stadt, zwangen die Hauptstraßen nach Süden zu verzwickten Krümmungen und Unterführungen und schlossen mit ihren Erdwällen den südwestlich und südlich umgrenzenden Teil des Stadtbezirks wie mit einem Festungsgürtel ein, die weitere Ausdehnung kategorisch hemmend! Daß der schöne Stadtgarten, an dessen unmittelbare Südgrenze der neue Bahnhof gestellt wurde, unter dem Rauch und Dunst des Bahnhofsbetriebs zu liegen kam, war schließlich noch als Schönheitsfehler zu verwinden.

Ungefähr zu gleicher Zeit mit der Verlegung des Hauptbahnhofs war durch den Weitblick und den Unternehmungsgest der Stadt der neue städtische Rheinhafen im Westen der Stadt am Ausgang des Stadtteiles Mühlburg entstanden. Dieser Hafen verlangte selbstverständlich entsprechenden Anschluß an das Bahnnetz.

Eine Entlastungsstrecke der Hauptbahn: Heidelberg—

in neuer Linienführung zwischen Mühlburg und Grünwinkel hindurch südlich um die Stadt herum auf dem zukünftigen Erweiterungsgebiet derselben in den Hauptbahnhof von Westen her eingeführt. Der neu entstandene Mühlburger Bahnhof ließ keine ausgedehnten Gleisanlagen zu, ein weiterer Bahnhof zwischen Mühlburg und Grünwinkel, der Westbahnhof, der die für den Hafen- und Industriebetrieb notwendigen Gleisanlagen, einen Verschubbahnhof, enthält, schiebt diesen als langen Fächer zwischen die Südweststadt und Grünwinkel, den Verkehr des Stadtteils und die bauliche Entwicklung störend. Den Zustand, wie er jetzt besteht, zeigt der Plan, Abb. 1, in dem die jetzige städtische Bebauung und die bestehenden Bahnlinien kräftiger hervorgehoben sind.

Was bereits bei Verlegung des neuen Hauptbahnhofs für spätere Zeit vorauszusehen war, traf früher ein: Der neue Hauptbahnhof erwies sich bereits jetzt als zu eng und in einzelnen Teilen unzureichend für den gewaltig gewachsenen Verkehr, der in Zukunft noch stärker werden wird durch den Fortfall der Elsässischen Konkurrenzlinie früherer Zeit. Eine Erweiterung dieser unzureichenden

Teile ist bei der eingezwängten Lage der ganzen Anlage kaum noch oder nur in geringem Maße möglich. Am fühlbarsten macht sich die Enge an dem im Südosten des Empfangsgebäudes liegenden Vershubbahnhof fühlbar. Eine Ergänzung desselben an anderer Stelle, also eine Verlegung ist schon heute eine zwingende Notwendigkeit! Die neue Stelle für denselben muß in der Nähe der alten sein. Wird seine Wahl einzig und allein von den Interessen der Eisenbahn ausgehend getroffen, beeinflusst noch von den finanziellen Rücksichten der Erstellung, so dürfte sie als auf das nächstliegend Gegebene, auf das Gelände westlich von Bulach auf dem Südufer der Alb fallen. Dieses Gelände, zukünftiges Erweiterungsgebiet der Stadt, ist durchaus eben, bietet also keinerlei Geländeschwierigkeiten. Es liegt nahe dem Hauptbahnhof, mit welchem es gute Verbindungen zuläßt, und ein Vershubbahnhof an dieser Stelle führt zum Anschluß an den Vershubbahnhof des Westbahnhofs zwischen Grünwinkel und Mühlburg, also des Hafenhofes, so daß beide Vershubbahnhöfe zusammengefaßt werden und der Hafenhof einen Teil des Hauptvershubbahnhofs bilden würde.

Diese verlegte Erweiterung des Vershubbahnhofs könnte wohl den Interessen und Bedürfnissen der Eisenbahn entsprechen, aber ihre Lage an dieser Stelle wäre der Todesstoß für die zukünftige städtebauliche und wirtschaftliche Entwicklung der Landeshauptstadt Karlsruhe. Nach Norden kann sich die Stadt wirtschaftlich nicht ausdehnen; das Schloß mit seinen Gebäulichkeiten und Anlagen und das Radialsystem des Straßennetzes hindern eine wirtschaftliche Benutzung. Hinter dem Schloß liegt der Hardtwald, der nicht bebaut werden darf, da er als Erholungsfläche und Luftbringer für die Karlsruher Bevölkerung notwendig ist. Vom Osten bis zum Süden der Stadt erstrecken sich Bahnanlagen und Gleise, vom Westen bis zum Südwesten ist die Stadt fast in der gleichen Weise von ihrer Umgebung abgeschlossen. Wird nun auch die Lücke im Süden, durch die bisher nur eine einzige Bahnlinie führte, durch einen Vershubbahnhof geschlossen, dann ist die Stadt tatsächlich vollständig von ihrer Umgebung abgeschnitten.

Die Stadt würde und müßte sich mit allen Mitteln gegen eine solche Einriegelung wehren, es handelt sich um eine Lebensfrage für sie. Die Gründe, die sie dagegen vorbringen könnte, würden wohl so gewichtig sein, daß sie eine derartige Anlage gewiß unmöglich machen würden. Wieder würde dann Staat und Stadt vor der Frage einer anderen Lage des Hauptbahnhofs überhaupt stehen. Zweimal schon, vor 80 Jahren und vor 20 Jahren, ist diese Frage ungünstig entschieden worden. Jetzt bei der dritten Wiederkehr der Frage ist die Gelegenheit gegeben, zu derjenigen Lösung zurückzukehren, die schon beim ersten Anlaß hätte gegeben werden können und müssen:

Der Hauptbahnhof gehört an die Ostseite der Stadt (Lageplan Abb. 2), also unmittelbar an die Hauptbahn, die ihre Richtung Nord-Süd beibehalten muß. Die Bahnen Heidelberg—Basel und Mannheim—Rastatt wären nördlich vor der Erreichung des Hauptbahnhofs nebeneinander zu legen und ihnen die von Osten kommende Bahnlinie Pforzheim—Karlsruhe anzufügen. Nach Verlassen des Hauptbahnhofs würde die Bahn Heidelberg—Basel ihre Hauptrichtung Nord-Süd beibehalten, während die Linie Mannheim—Rastatt schräg südwestlich ihre alte Durmersheimer Strecke wieder erreichen würde. Das neue Empfangsgebäude würde im Osten der Stadt bei der Durlacher Allee an der Vereinigung der drei genannten Strecken liegen. Diese Lage an jener Stelle läßt die ungezwungene Anlage sowohl der nötigen Gebäulichkeiten als auch diejenige eines Vershubbahnhofs von unbegrenzter Ausdehnungsmöglichkeit

zu. Das bestehende Straßennetz der Stadt gibt in seiner Erweiterung zwanglos die nötigen Zufahrtsstraßen.

Im Westen der Stadt würde der Hafenhof, anstatt des nördlich von Grünwinkel liegenden hemmenden Westbahnhofs, an die Einmündung der Maxaubahn in die Strecke Neureuth—Mühlburg, also nordwestlich von Mühlburg zu liegen kommen. Er liegt hier nahezu gleich weit von der Mitte der Stadt ab wie der Westbahnhof und hätte vorzügliche Zufahrtsstraßen in der Kaiser-Allee und auf dem Gelände der früheren Bahnstrecke Mühlburg—Mühlburger Tor. Diese vorzügliche Lage des neuen Hafenhofes läßt auch die Anlage des dazu notwendigen Vershubbahnhofs in ungehemmter Ausdehnung zu. Die Bahnlinie Neureuth—Mühlburg könnte als weiter geführte Lokalbahnstrecke über Mühlburg hinaus südlich nach Durmersheim geführt werden, als Ersatz für das Schmerzenskind: Lokalbahn Karlsruhe—Durmersheim der Stadt Karlsruhe. Die südliche Umzingelung der Hauptstadt durch die Bahnlinie Hafen—Maxau—Hauptbahnhof würde wegfallen und dafür eine neue nördliche Bahnlinie geschaffen, die in einem Kreisbogen mit Mittelpunkt Schloß durch den vollständig verkehrslosen Hardtwald nach Osten zum Hauptbahnhof führt. Der Hardtwald ist nicht mehr wie früher Wildpark, also Rührmichnichtan für Eisenbahnen, und seine Schönheit wird nicht zerstört durch eine sich ihm anpassende Eisenbahnlinie. Wenn eine Bahnlinie Waldschönheiten zerstören würde, dann hätte auch die Schwarzwaldbahn nicht gebaut werden dürfen. Die Hardtwaldlinie wird auch diejenigen Stimmen verstummen machen, die, weil die südlichen Bahneinschnürungen die bauliche Entwicklung der Stadt hemmen, eine Bebauung des Hardtwaldes befürworten, die doch immerhin das letzte Hilfsmittel sein sollte.

Wenn zwei Parteien Ziele zu erreichen suchen, wie sie ihre Interessen erfordern, ist derjenige Weg hierzu der zweckmäßigste und natürlichste, der beiden Teilen gleiche Vorteile bringt. Die hier vorgeschlagenen Änderungen erfüllen diese letzteren Vorbedingungen mit Erfolg: Die Bahnlinien erhalten, wie ein Vergleich der alten und neuen Anordnung zeigt, ihre naturgemäße Lage und die Stadt wird frei von jeder Umzingelung und von der Hemmung ihrer Entwicklung. Natürlich sollen und können diese Änderungen nicht von heute auf morgen unternommen werden, dazu gehört ein langer Zeitraum. Aber die zukünftige Entwicklung muß vorausgesehen werden und für sie bereits jetzt bewußt vorgearbeitet werden, damit sie sich planmäßig gestalten und auswachsen kann. Wie soll eine sachgemäße, gerade für Karlsruhe so notwendige Stadterweiterungsplanung geschaffen werden können, wenn nicht vorher die Gestaltung der Eisenbahnverhältnisse für alle Zukunft klargelegt ist! Bei dieser Festlegung können die jetzigen Verhältnisse vorerst beibehalten werden, um nach und nach durch die geplanten ersetzt zu werden.

Und die Kosten? Schon die unzweckmäßige Lage des Hauptbahnhofs und seiner Zufahrtlinien hat große Kosten verursacht, die Verlegung desselben an die heutige Stelle noch größere. Eine weitere Fortführung dieser gezwungenen Verhältnisse wird noch größere Summen erfordern, die bei einer späteren Regelung, die ja schließlich doch kommen wird und kommen muß, ebenfalls verloren sein werden.

Wird diese endgültige Regelung jedoch schon heute ins Auge gefaßt und als ohnehin notwendig weitsichtig geplant, so werden sich die aufgewendeten Summen als Gewinn für die Zukunft zeigen durch die Vorteile, die den beiden an dem Unternehmen beteiligten Parteien aus der Neugestaltung erwachsen: Der Eisenbahn einfacher Betrieb in ungehemmter Entwicklung und der Stadt blühendes städtebauliches und wirtschaftliches Gedeihen! —

Künstlerische Forderungen für ein Reichs-Städtebaugesetz.

(Zum Entwurf für ein neues preußisches „Fluchtlinien“-Gesetz.)

Von Stadtrat Dr. Wagner-Speyer, Vorstand des Hochbauamts der Stadt Nürnberg. (Schluß aus No. 44)



Der preußische Entwurf stellt nun in § 1 die Forderung auf, daß Bebauungspläne nur da aufgestellt werden sollen, wo mit dem baldigen Beginne der Bebauung zu rechnen ist. Diese Bestimmung wird aber durch § 6 wieder um ein Gutteil ihrer an sich nicht gewissen Wirkung gebracht. Nach diesem darf die Zustimmung der Ortspolizeibehörde zu Siedlungs- und Bebauungsplänen nur dann versagt werden, „wenn die von ihr wahrzunehmenden polizeilichen Rücksichten oder ein hervorgetretenes Bedürfnis nach Klein- oder Mittelwohnungen die Versagung fordern“. Und nach § 21 muß die Genehmi-

gung zur Anlegung von Straßen und Plätzen erteilt werden, „wenn sie mit dem Siedlungsplan oder einem von ihm in Aussicht genommenen Bebauungsplan in keinem Widerspruche stehen.“ Dagegen sieht § 22 wieder eine Beschränkung der Baufreiheit für solche Straßenteile usw. vor, die noch nicht für den Anbau fertig hergestellt sind und mit bestehenden Straßen nicht in Verbindung stehen. Das alles reicht aber nicht aus. Die Gemeinden müssen die Möglichkeit haben, „die Bebauung auf bestimmte Gebiete zu lenken und eine planmäßige Siedlung und Erschließung des Stadtgebiets herbeizuführen“ (Luppe, „Stadterweiterung“, Referat auf dem X. Internationalen Wohnungskongreß

Haag-Scheveningen, September 1913): Hierzu genügt es jedoch m. E. noch nicht, wenn die Gemeinden den Zeitpunkt und die Bedingungen des Anbaues für jedes Gebiet generell zu regeln und in „anderen“, sofern für alle Arten der Wohn- und Geschäftsbedürfnisse genügend Ansiedlungsfläche der Bebauung freigegeben ist, den Anbau zu verhindern sich in der Lage sehen. — wenigstens dann nicht, wenn auf der anderen Seite unter allen Umständen „überall der Anbau an festgestellten Straßen im Anschluß an bestehende Straßen zulässig“ sein soll. Aus wirtschaftlichen und namentlich auch aus ästhetischen Gründen müßte für den raschen Ausbau einmal in Angriff genommener Baugebiete durch eine weniger vorbehaltweise Anwendung des Bauverbotsgedankens ausreichende Gewähr geboten werden¹⁾. Zugleich aber, wie schon erwähnt, auch dadurch, daß die Gemeinden die Mittel in die Hand bekommen, häßliche Lücken in der Bebauung innerhalb angemessener Frist einer richtigen Nutzung zuzuführen.

In diesem Punkte versagt die bisherige Baugesetzgebung noch vollständig. Zur Zeit, wie auch nach dem neuen Gesetzentwurf ist nicht einmal möglich, die richtige Ausfüllung einer Baulücke (im allgemeinsten Sinne) zu erzwingen. „weil einem freiwilligen Verzicht auf die baulichen Ausnutzungsmöglichkeiten nicht mit polizeilichen Mitteln entgegengetreten werden kann“²⁾. Der Gefahr, daß auch dann, wenn gebaut wird, ein störendes Bild bleibt, wollen unsere positiv-ästhetischen Forderungen, wie sie sich im Modellbauverlangen konzentrieren, nach Möglichkeit entgegenwirken. Dafür aber, daß an den Stellen, wo eine Bebauung unbedingt erwünscht ist, weil anders ein häßlicher Zustand verewigt würde, wirklich gebaut wird — dafür ist hiermit zunächst noch nichts gewonnen. Allein auch in dieser Richtung sind Sicherungen am Platze, wenn nicht unser städtebauliches Schönheitsbegehren empfindlichsten Angriffen ausgesetzt bleiben soll. Ich sprach in diesem Sinne vorher kurzweg von einem gewissen Bauzwang. Das soll jedoch nicht heißen, daß etwa den Gemeinden das Recht einzuräumen sei, einen Grundbesitzer in einschlägigen Fällen zum tatsächlichen Bauen zu zwingen oder gar auf seine Kosten sein Grundstück zu bebauen. Aber ihm nach Ablauf einer angemessenen Frist sein Grundstück gegen ein anderes im nicht baureifen Gebiete gelegenes unter entsprechenden Voraussetzungen und Bedingungen abtauschen zu können, dazu sollten sie in der Lage sein. Ein derartiges Verfahren wurde jüngst vom BDA. wie auch vom technischen Ausschusse des Deutschen Städtetages im Zusammenhange mit dem Problem des Baulückenausbaues und nicht zuletzt aus künstlerischen Gründen anempfohlen.

Aus dem eben Gesagten kann schon gefolgert werden, welch enge Berührungspunkte Enteignung und Umlegung mit den ästhetischen Belangen im Städtebau besitzen. Auch über sie wäre noch manches vorzubringen. Da jedoch hierbei die Wiederholung schon wirtschaftlich und städtebautechnisch begründeter Forderungen nicht zu vermeiden wäre, will ich von weiteren Ausführungen darüber absehen³⁾ u. ⁴⁾.

Es bleiben mir bloß noch einige besondere Punkte zu berühren, bevor ich aus diesem kurzen Streifzug ein Fazit ziehen kann. Zunächst möchte ich anmerken, daß die bisher entwickelten Schlüsse und Forderungen grundsätzlich auch für kleinere Gemeinden gelten. Im übrigen sind sie vor allem auf größere oder Großstädte zugeschnitten. In diesen liegt ja das stärkste Bedürfnis nach so eingehender Vorsorge für eine in jeder Beziehung gedeihliche städtebauliche Entwicklung vor.

Dann ein paar Worte zur Farbe im Straßenbild. Die heutige Vorliebe für starkfarbige Wirkungen rechtfertigt es wohl, wenn ich diesen Punkt aus der Großzahl der von einem Städtebaugesetz und sonstigen ästhetischen Bauvorschriften zu behandelnden für sich heraushebe. Nach

¹⁾ Der heute gern geforderten „Weiträumigkeit“ der Bebauung sollen und brauchen dadurch keinerlei Schwierigkeiten erwachsen. —

²⁾ Vgl. auch eine Entschließung der Regierung von Mittelfranken vom 23. Februar 1924, in der mit Bezug auf einen Beschwerdefall ausgeführt wird, daß der Fortbestand oder ungenügende Ausbau von Baulücken zwar ohne jeden Zweifel städtebaulich und schönheitlich durchaus unerwünscht sei, daß aber Beschwerden gegen diesbezügliche Auflagen auch nach Ansicht des Ministeriums mangels entsprechender gesetzlicher Unterlagen und aus wirtschaftlichen Gründen nachgegeben werden müßte; es bleibe daher nur übrig, in solchen Fällen den Versuch einer gütlichen Einigung zu unternehmen. —

³⁾ Daß die Enteignungsbefugnis in ihrem Werte sehr gemindert werden kann, wenn ein zu frühes Rückkaufsrecht für enteignete Grundstücke zugestanden wird, liegt auf der Hand (vgl. § 23 des Entwurfs). Für die etwaige Rückkaufsmöglichkeit sollte die Voraussetzung gelten, daß das enteignete Grundstück für den von der Gemeinde gedachten Zweck nicht mehr in Betracht kommt. —

⁴⁾ Vgl. hierzu auch Katz. „Enteignung und Städtebau“, Berlin 1909 bei Wilhelm Ernst u. Sohn, und Luppe, „Städterweiterung“, Referat auf dem X. Internationalen Wohnungskongreß in Haag-Scheveningen, September 1913. Für die ästhetischen Belange reicht eine auf Baumasken und lediglich für gemeindliche Zwecke benötigtes Gelände beschränkte Enteignungsbefugnis (§ 16 des Entwurfs) sicher nicht aus. —

meiner Ansicht lassen sich die Erfolge, die mit den bisherigen Versuchen erreicht worden sind, noch nicht richtig beurteilen. Auf jeden Fall mahnt der rasche Wechsel, dem unser Farbengeschmack heute mehr als früher unterworfen ist, zu gewisser Vorsicht. Deshalb soll man sich vor Neuerungs- oder Wiederbelebensabsichten auf diesem Gebiete gewiß nicht ängstlich verschließen. Dagegen besteht wohl Anlaß, dafür Sorge zu tragen, daß nicht etwa die in anderer Beziehung gewonnene organische Geschlossenheit durch die farbige Behandlung wieder zunichte gemacht wird. Bei der entscheidenden Bedeutung, die der Farbe im Straßenbilde zukommt⁵⁾, stehe ich auf dem Standpunkte, daß ästhetische Vorschriften an dem Farbproblem nicht achtlos vorübergehen dürfen. Der preußische Entwurf befaßt sich ja auch gerade mit ihm vor vielen anderen Schönheitsvoraussetzungen, die freilich eine Beachtung mindestens ebenso sehr verdient hätten.

Endlich will ich nur noch darauf verweisen, daß eine Änderung, d. i. eine Ausweitung unserer städtebaulichen Arbeitsformen und -tendenzen auch eine gewisse Umstellung in der Organisation der hier einschlägigen Verwaltungen bedingt und daß letzten Endes alle Baugesetze und Bauvorschriften selbstredend nur Begleiterscheinungen, in gewissem Umfange nur Notbehelfe sein können auf dem weiten Wege zur Wiedererlangung einer förderlichen Bautradition und einer wahren Baukultur.

Die vorstehenden Gedanken sind nachfolgend zu Leitsätzen zusammengefaßt:

1. Der zwingende Zusammenhang zwischen den am Städtebau beteiligten Arbeitsgebieten muß in der Organisation der einschlägigen städtischen usw. Ämter, vor allem aber in den die allgemein baulichen und städtebaulichen Gebiete umfassenden Sammelgesetzen zum Ausdruck kommen. Soweit es sich dabei um grundlegende Hauptgesichtspunkte handelt, deren einzelstaatliche oder einzelörtliche Sonderregelung nicht veranlaßt erscheint, soll in Form eines Rahmengesetzes (notfalls durch zwischenstaatliches Übereinkommen) eine für das ganze Reich, in Sonderheit für die großen Städte geltende Regelung erfolgen. Auf dieser einheitlichen Grundlage sind unter Berücksichtigung ihrer Sonderverhältnisse (heimische Bauweise usw.) von den Ländern und Gemeinden die erforderlichen weiteren Bestimmungen zu treffen.

2. Die Abwehr von Verunstaltungen oder die notdürftige Erhaltung isolierter Denkmalswerte kann nicht als genügende Vorsorge für die Ästhetik im Städtebau angesehen werden. In den Baugesetzen und Vorschriften müssen durchweg positive Schönheitsforderungen in bestimmter, eindeutiger Form aufgestellt werden. Die Beachtung der Ansprüche des Heimatschutzes und der Ästhetik für die formalen und räumlichen Forderungen eines organischen Gesamtbildes ist allgemein zur Pflicht zu machen.

3. Zur Sicherung von 2 ist möglichst allgemein die Verwendung von „Modellplänen“, im übrigen aber ausnahmslos die Eintragung der anschließenden Nachbarbauten in die Aufrißzeichnungen der Baugesuche zu bedingen; die Beigabe von Perspektiven und Lichtbildern, in besonderen Fällen auch von plastischen Darstellungen, soll verlangt werden können.

Aus praktischen Rücksichten sollen die Modellpläne im Regelfall erst nach Feststellung des Bauzwecks und tunlichst auch der baldigen Anbauabsicht, dabei möglichst zugleich mit den endgültigen Fluchtlinien aufgestellt werden. Ihre Bearbeitung soll in möglichst enger Fühlung mit den beteiligten Grundbesitzern und nach Umständen durch diese selbst bewirkt werden. Sie müssen den gewollten Wirkungsgrad (freie oder strenge Modellanwendung) und Wirkungsumfang (Massenverteilung, Gliederung, Material, Farbe usw.) genau erkennen lassen und, wo nötig, durch kurze erläuternde Vorschrift ergänzt, nach behördlicher Genehmigung verbindliche Einflußkraft erlangen. Auf bodenständige Bauart, benachbarte Modelle und vorhandene Anlagen haben sie gebührende Rücksicht zu üben. Um triftigen Änderungswünschen, die etwa von Bauherrnseite oder aus anderer Ursache auftreten, Rechnung tragen zu können, muß das Anwendungsverfahren bzw. der Modellplan trotz seiner Verbindlichkeit eine gewisse Beweglichkeit besitzen. Jede unnötige Einschränkung individueller Zweck- und Gestaltungsabsichten ist unbedingt zu vermeiden.

4. „Wildes“ Bauen ist möglichst allgemein zu verhindern, in Ausnahmefällen aber stets nur unter Bedingungen zu gestatten, welche die spätere ungehinderte Erzielung organischer Städtebaugestaltungen ausreichend sicherstellen. Für den Anbau dürfen stets nur bestimmte, auf das zur günstigen Befriedigung der Wohnbaubedürfnisse usw. notwendige Maß beschränkte Gebiete baureif gemacht und freigegeben werden. Wie hierbei im Einzelnen zu verfahren ist, bedarf noch der näheren Klarstellung.

5. Für den Ausbau freigegebener Quartiere sind nicht zu weit gesteckte Termine zu empfehlen. Private Bauplätze in dem (nach den neuen Vorschriften) erschlossenen, bzw. ausgebauten Gebiete, die innerhalb bestimmter Fristen nicht mit Gebäuden besetzt werden, soll die Gemeinde gegen andere im noch nicht baureifen Gebiet unter angemessenen Bedingungen abtauschen oder enteignen können. Das Enteignungs- und Umlegungsrecht der Gemeinden ist in einer den ästhetischen Bedürfnissen voll genügenden Form auszubauen.

6. Für eine nicht zu lange Übergangszeit sollen Erleichterungen ins Auge gefaßt werden. —

⁵⁾ Man denke gar an die Lautfarbigkeit, welche die moderne Reklame für sich als notwendig in Anspruch nimmt. —

Tagungen verschiedener Art.

Weltkraftkonferenz in London. Im Zusammenhang mit der Britischen Reichsausstellung findet vom 30. Juni bis 12. Juli d. J. in London - Wembley eine Weltkraftkonferenz statt, die sich mit den Kraftquellen in den verschiedenen Ländern befaßt und alle Fragen der Kraft-erzeugung (Wasserkraftgewinnung, Dampferzeugung, Verbrennungskraftmaschinen, Elektrochemie und -metallurgie), der Kraftübertragung und -verteilung sowie der Kraftanwendung in Industrie, Haushalt und den verschiedenen Zweigen des Verkehrswesens erörtert. Einladung an Deutschland ist ergangen, und ein Nationaler Ausschuß mit der Geschäftsstelle Berlin NW 7, Sommerstraße 4a (Ingenieurhaus) bereitet die offizielle Beteiligung Deutschlands an der Tagung vor. —

Internationaler Städtebaukongreß in Amsterdam. Wir haben auf diese vom 2.—9. Juli 1924 in Amsterdam stattfindende Tagung, die der Internationale Gartenstadt- und Städtebau-Verband mit Sitz in London veranstaltet, bereits in Nr. 27 der „Deutschen Bauzeitung“ hingewiesen und teilen jetzt noch folgende der „Schweizer Bauzeitung“ entnommene Einzelheiten mit:

Die Hauptpunkte für die Beratung sind A. Landesplanung in Beziehung zu großen Städten, B. Parke, Parkanlagen und Erholungsplätze. Zu Punkt A sollen folgende Vorträge gedruckt vorgelegt und erörtert werden: Arch. J. Granpré Molière (Rotterdam): „Die moderne Stadt“; Arch. Raymond Unwin (London): „Die Notwendigkeit einer Bautenplanung“; Prof. Patrick Abercrombie (Liverpool): „Die vorbereitende Aufsicht für einen Distrikt“; Arch. Léon Jaussely (Paris): „Die allgemeinen Gesichtspunkte der Landesplanung“; Arch. Th. Adams (New York): „Über Festlegung von Geschäfts-, Industrie- und Wohnquartieren“; Dr. Ing. François Sentenac (Paris): „Entwässerung“; Baudirektor Dr. Ing. F. Schumacher (Hamburg): „Freiflächen“; Direktor R. Verwilghen (Brüssel): „Verkehr“; C. B. Purdom (Gartenstadt Welwyn): „Die Entwicklung von Trabantenstädten (Satellite Towns) im Landesplan“; Dr. van Poelje (Haag): „Stadtverwaltungsaufgaben in Verbindung mit dem Landesplan“; Sonderberichte über Landesplanungen werden von Flavel Shurtleff über New York, von Dr. Ing. Schmidt über die Siedelungen des Ruhrdistrikts, und von Ing. P. Bakker Schut über Landes-siedelungspläne für Holland erstattet. Zu Punkt B werden Vorträge gedruckt und besprochen von Prof. H. v. Hubbard (Cambridge), Prof. Jacques Greber (Paris) und H. Cleynert Azn (Holland). Eine besonders ausgewählte internationale Ausstellung von Plänen und Darstellungen soll die Vortragsprobleme näher veranschaulichen. —

Die Tagung beginnt am 2. Juli in Amsterdam und wird am 6. Juli abends nach dem Haag (Scheveningen) verlegt. Besichtigt werden von hier aus Rotterdam und Delft. Anmeldungen sind zu richten an Herrn H. Chapman, Organizing Secretary, International Garden Cities and Town Planning Federation, 3 Gray's Inn Place, London WC 1, unter gleichzeitiger Einsendung der Teilnehmergebühr von 1 £ (Damen in Begleitung von Teilnehmern zahlen 10 Shilling). Interessenten, die nicht an der Konferenz teilnehmen, können die Drucksachen (in welcher Sprache wird nicht gesagt) nach Schluß der Tagung gegen eine Gebühr von 10 Sh. erhalten. —

Tagung für kirchliche Kunst. Die theol. Fakultät der Universität Halle-Wittenberg und das Ev. Konsistorium der Provinz Sachsen veranstalten in Halle a. S. vom 23.—26. Juni d. J. eine Tagung für Gottesdienst und kirchliche Kunst, auf der neben einer Reihe von Theologen folgende Fachleute sprechen werden: Geh. Ob. Brt. D. Fürstenauberlin, Landeskonservator Geh. Ob. Brt. Hiecke-Berlin und Geh. Ob. Brt. Kickton-Berlin. Gleichzeitig findet für die Besucher der Tagung eine Ausstellung über kirchliche Gegenwartskunst und ev. Kirchenbauten in Preußen mit besonderer Berücksichtigung der besetzten Gebiete sowie über Bau- und Kunstdenkmäler der Prov. Sachsen statt. Es soll ferner die hervorragende Sammlung der theol. Fakultät Halle-Wittenberg über christliche Archäologie und kirchliche Kunst zugänglich gemacht werden. —

9. Bundesversammlung des Reichsbundes Deutscher Technik. Der Reichsbund Deutscher Technik hält seine diesjährige Bundesversammlung in Bernburg a. d. Saale vom 4. bis 7. Juli d. J. ab. Die Tagung wird am 5. Juni eröffnet; Sitzungen der Bundesversammlung sind für den 5., 6. und 7. Juni vorgesehen. Vorträge werden halten Univ.-Prof. Dr. Theodor Sommerlad-Halle über „Die Persönlichkeit in der modernen Unternehmung“, Reg. u. Berg-rat Wedekind-Bernburg gelegentlich der Besichtigung der dortigen Salzbergwerke über „Deutschlands Kali-

Industrie“ und Prof. Dr.-Ing. Blum-Hannover über „Das Sachverständigen-Gutachten vom Standpunkt der Technik.“

Wettbewerbe.

Ein Wettbewerb für die Umgestaltung des Ulmer Münsterplatzes. Die auch in der Deutschen Bauzeitung mehrmals, entsprechend der Bedeutung für unsere Fachwelt, von berufener Seite behandelte Frage der Überbauung des Münsterplatzes hat nun einen vorläufigen Abschluß erhalten dadurch, daß die Frage als eine deutsche Kunstfrage allen deutschen Künstlern zur Bearbeitung im Wettbewerbsverfahren vorgelegt werden wird. In der entscheidenden Stadtratssitzung führte Oberbürgermeister Dr. Schwammberger u. a., gewissermaßen als die für den Wettbewerb leitenden Gesichtspunkte, etwa Folgendes aus:

Über die Fragen, ob das Münster mehr vom Verkehr verschont werden soll, ferner ob und wie weit der Münsterplatz überbaut werden soll, seien sich alle Sachverständigen einig. Die Bebauung soll so vorgenommen werden, daß ein großer schöner Platz bleibe, der entsprechend hergerichtet werden müßte. Die ganze Seite von der Platzgasse bis zum Haus Gerster soll überhaupt nicht überbaut werden. Dann soll nur der offene Platz nach der Hirschgasse und der weiteren Straßenfortführung überbaut werden. Es wären dabei drei besonders schöne Blicke auf das volle Münster zu schaffen: einer von Gerster aus, einer von Merath, und einer von der Köpfinger Gasse. Vom Ministerium des Innern sei angeregt worden, die Apostelstraße (die Straße, durch die die Straßenbahn nach der Platzgasse fährt) aufzuheben und zugleich ein Preisausschreiben für weitere Pläne zu erlassen, an dem sich alle Deutschen beteiligen können. Das Ausschreiben sieht je einen Preis von 5000 Mark und 3000 Mark vor. 2000 Mark sollen für den Ankauf der Pläne verwendet werden. Im Preisgericht sind als besondere Sachverständige folgende Fachleute vertreten: 1. Prof. Dr. Theodor Fischer-München, 2. Prof. Dr. Bestelmeyer-München, 3. Prof. Dr. Hermann Jansen-Berlin, 4. Oberbaurat Eisenlohr-Stuttgart, 5. Oberbaurat Holch-Ulm, 6. Münsterbaumeister Baurat Wachter-Ulm.

Entsprechend der internationalen Bedeutung der Frage ist die Beteiligung der deutschen Baukünstler und Städtebauer sicher eine sehr rege und bringt hoffentlich eine allseits befriedigende Lösung. — Kl.

Ein bemerkenswertes Preisausschreiben für Ingenieure ist in diesem Jahre in Stuttgart entschieden worden. Am 15. Februar 1923 erließ die C. Bach-Stiftung in Stuttgart ein Preisausschreiben mit dem Zweck, die Ingenieure zur Beschäftigung mit Fragen anzuregen, wie sie in den Schriften von Henry George: „Fortschritt und Armut“, sowie Ernst Horneffer: „Die große Wunde“ und „Der soziale Gegensatz und seine Überwindung“ enthalten sind. Die Teilnehmer des Wettbewerbes sollten die „Gedanken eines Ingenieurs über den Inhalt dieser Schriften“ wiedergeben. Es waren bei Erlass des Preisausschreibens zwei Preise von 50 000 und 25 000 Papiermark ausgesetzt. Nur drei Arbeiten liefen ein, unter die jedoch die Preise nicht verteilt wurden. Da die Arbeiten sich jedoch sämtlich als gut erwiesen, so wurde jedem Verfasser eine Anerkennung von 100 Goldmark zugesprochen. Als Verfasser ergaben sich der beratende Ingenieur H. Ebenhöch in München, Ingenieur Dr. R. L. Mehmeke in Degersdorf in Stuttgart, und Oberingenieur Georg König in Berlin-Dahlem. —

Wettbewerb zur Bebauung des Festhallengeländes in Frankfurt a. M. Die Ausgestaltung des Festhallengeländes für die Zwecke der Frankfurter Internationalen Messe ist bereits in Nr. 27 der „Deutschen Bauzeitung“ ausführlich gewürdigt worden. Bei der Beurteilung der eingegangenen Wettbewerbsentwürfe hat das Preisgericht keine Arbeit als geeignet zur Bauausführung bezeichnet. 6 Preise von je 1500 Goldmark entfielen auf die Entwürfe der Firma C. T. Steinert-Frankfurt a. M., Verf. Arch. G. Schaupp, des Arch. Fr. Thyriot-Frankfurt a. M., des Prof. v. Loehr und Arch. R. Wollmann-Frankfurt a. M., des Arch. Fr. Leykauf-Düsseldorf, des Brt. A. Riedel und Brt. H. Max Schmidt-Hamburg, des Arch. Dipl.-Ing. Lulu Goerz-München. Für je 1000 GM. wurden angekauft die 4 Entwürfe des Prof. O. O. Kurz und Max Wiederanders-München, des Prof. v. Loehr und Arch. R. Wollmann-Frankfurt a. M., des Brt. Richard Ermisch-Charlottenburg, des Arch. Otto Biel-Berlin-Tempelhof und Frankfurt a. M. —

Inhalt: Ländliche Wohn- und Geschäftshäuser in Dietlingen bei Pforzheim. — Eisenbahn- und Stadtentwicklung in Karlsruhe. — Künstlerische Forderungen für ein Reichs-Städtebaugesetz. (Schluß) — Tagungen verschiedener Art. — Wettbewerbe. —

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H. in Berlin.
Für die Redaktion verantwortlich: Fritz Eiselen in Berlin.
Druck: W. Büxenstein, Berlin SW 48.