

STADT UND SIEDLUNG

BEBAUUNGSPLAN, VERKEHRSWESEN, VERSORGUNGS-ANLAGEN

HERAUSGEBER: PROFESSOR ERICH BLUNCK UND REG.-BAUMEISTER FRITZ EISELEN

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

61. JAHRGANG

BERLIN, DEN 26. FEBRUAR 1927

Nr. 4

Die Aufschließung der alten Stadtumwallung zu Königsberg i. Pr.

Von Stadtbaurat Dr.-Ing. E. h. Kutschke, Königsberg. (Hierzu 15 Abbildungen.)



us Anlaß der deutsch-französischen Verhandlungen über unsere Entwaffnung beschäftigen sich neuerdings die Tageszeitungen mit der Festung Königsberg. Es handelt sich dabei natürlich nicht um die alte, zum größten Teil schon beseitigte Umwallung der Innenstadt, sondern um den weit vorgeschobenen Fortgürtel und namentlich um dessen Armierung. Unser Aufsatz will sich mit der baulichen Erschließung und der gärtnerischen Ausgestaltung der militärischerseits aufgegebenen inneren Stadtumwallung befassen.

Nach unendlich langwierigen Verhandlungen erwarb die Stadtgemeinde Königsberg im Jahre 1910 vom Reichsmilitärfiskus das rd. 300 ha große Gelände der inneren Stadtbefestigung, eines Gürtels, der unmittelbar an den alten Stadtkern anschließt (Abb. 4, S. 27). Der

Preis von 29 Mill. M., das sind rd. 10 M. für 1 qm Rohland, war selbst für damalige Zeiten so außerordentlich hoch, daß das Unternehmen nur bei rücksichtslosester Ausschlichtung des Geländes und hochgeschossiger Bebauung ohne große Verluste für die Stadt durchführbar war. Inzwischen haben sich nicht nur die wirtschaftlichen Verhältnisse, sondern auch die städtebaulichen Anschauungen vollkommen umgewandelt, so daß derartige Grundpreise außerhalb jeder ersten Erwägung stehen. Aber alle damaligen Planverfasser, u. a. auch Geheimrat Dr. Stübgen, mußten den so naheliegenden Gedanken, erhebliche Teile der reizvollen Wallpartien und der mit alten Bäumen bestandenen Glacis zu erhalten, wegen der hohen Kosten für den Grund und Boden von vornherein aufgeben und konnten sich bei der Aufstellung der Bebauungspläne nur von rein wirtschaftlichen Erwägungen leiten lassen. Das ist um so bedauerlicher, weil Königsberg als alte Festungsstadt in der Innenstadt überaus dicht besiedelt ist und als Er-



Abb. 1. Schaubild des zukünftigen Zustandes für die Südfront der früheren Stadtumwallung.

satz für die in der Altstadt fast restlos beseitigten Gärten große öffentliche Grünflächen schaffen muß, und weil viele alte Festungspartien so reizvoll waren, daß sie aus diesem Grunde hätten erhalten werden sollen. Abb. 3, a. d. S., ist die Photographie eines Modellteiles, der den ehemaligen Zustand der Festungsanlagen (Nordwestfront) darstellt und den dichten Grüngürtel der Glacisanlagen, die sich rings um die Altstadt herumzogen, veranschaulicht. Abb. 2, a. d. S., zeigt eine reiz-

stehen und mit dem geplanten Spazierweg am Ostufer des Schloßteiches, also vom Herzen der Stadt aus, Verbindung erhalten werden.

Die vier Fronten des ehemaligen Festungsgeländes, die Südfront, Nordwestfront, Nordostfront und die Wiesenfront, sind in ihrem Charakter grundverschieden. Die Südfront ist einem sehr dicht bevölkerten Stadtteil vorgelagert. Hieraus ergibt sich das Bedürfnis, große Grünflächen für die erholungssuchende Bevölke-



Abb. 2. Ausfalltor vor der Entfestigung.

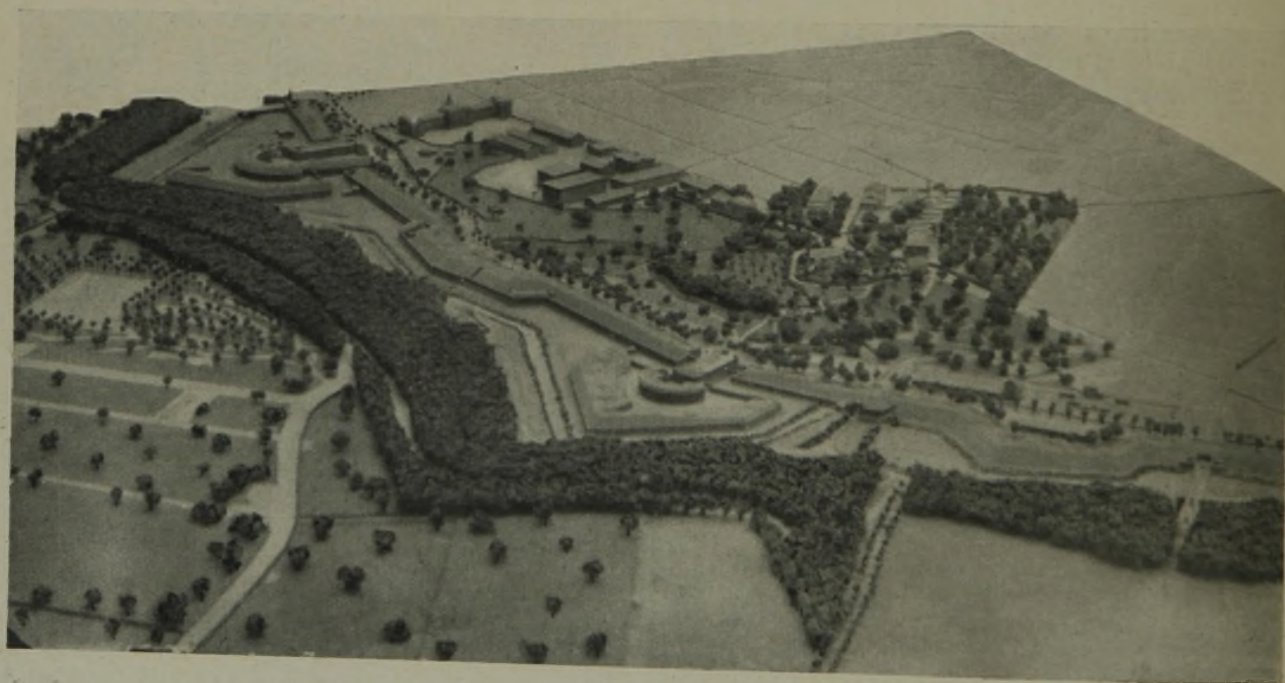


Abb. 3. Aufnahme nach dem Modell von der Nordwestfront des Festungsgürtels.

velle Partie am früheren Ausfalltor in der Nordwestfront — an der jetzigen Friedrich-Ebert-Straße — in ihrem ursprünglichen Zustande.

Der Ausbruch des Krieges hat — zum Glück für Königsberg — die weitere Durchführung der für heutige Begriffe unmöglichen Bebauungspläne verhindert. Erfreulicherweise waren die wertvollsten Baumbestände der Glacis noch unangetastet, und sie werden jetzt fast restlos erhalten. Sie sind inzwischen durch Notstandsarbeiten gärtnerisch hergerichtet worden und bieten durch ihre gestreckte Form dem Spaziergänger Gelegenheit zu ausgedehnten Wanderungen, zumal sie mit den Promenaden um den Oberteich in Verbindung

anzulegen. In diesem Frontabschnitt liegt der neue Hauptpersonenbahnhof, dessen Fertigstellung innerhalb von 3 Jahren erfolgen wird. Die Lage des Empfangsgebäudes und der Eisenbahnüberführung, des Vorplatzes und der Zufahrtsstraßen zum Bahnhof sowie der anschließenden Altstadtstraßen, insbesondere der Standort der alten Haberberger Kirche, geben dem Stadtteil am Bahnhof seinen Grundriß. Die Aufteilung des anschließenden Geländes wird von der Lage zweier Bastionen mit ihren Wassergräben und Erdwerken, die erhalten bleiben sollen, so beeinflusst, daß der Bebauungsplan ein ziemlich symmetrisches Bild ergibt. Abb. 1, S. 25, zeigt aus der Vogelschau (vom Süden

gesehen), die Absichten des Entwurfes, der schon während des Krieges aufgestellt ist, und die Blocks zwischen dem großen Teich und den beiden Bastionen, die neuerdings Grünanlagen werden sollen, noch als Baugelände vorsieht. Der Fußgängerverkehr vom neuen Hauptbahnhof zur Stadt geht quer über den Bahnhofsvorplatz in Richtung auf die Haberberger Kirche, deren schöner Turm die Platzwand überschneidet. Um den Bahnhofsvorplatz, soweit es nach Lage der Verhältnisse durchführbar ist, möglichst geschlossen zu gestalten, soll der Durchgang der Fußgängerstraße durch den Block gegenüber dem Empfangsgebäude überbaut werden. Der Fußgänger genießt nach dem Durchschreiten des Torwegs den schönen Blick auf den Haberberger Kirch-

Trace der Labiauener Eisenbahnlinie, die teilweise als Hoch-, dann als Einschnittbahn durch das Gelände der Nordwestfront führt. Diese Eisenbahn zerschneidet zwar das Baugelände recht ungünstig, die Linienführung bringt aber für Königsberg doch so erhebliche verkehrstechnische Vorteile, z. B. die Möglichkeit der Vereinigung der Ausflugsbahnhöfe (neuer Nordbahnhof), die Ausnutzung der vom Norden nach dem neuen Hauptbahnhof führenden Linie als spätere Stadtbahn und schließlich die Schaffung eines neuen Güterbahnhofs im Norden der Stadt, daß man sich entschloß, die Nachteile in Kauf zu nehmen.

Auf dem Gelände der Nordwestfront und unmittelbar angrenzend sind eine Reihe öffentlicher Gebäude

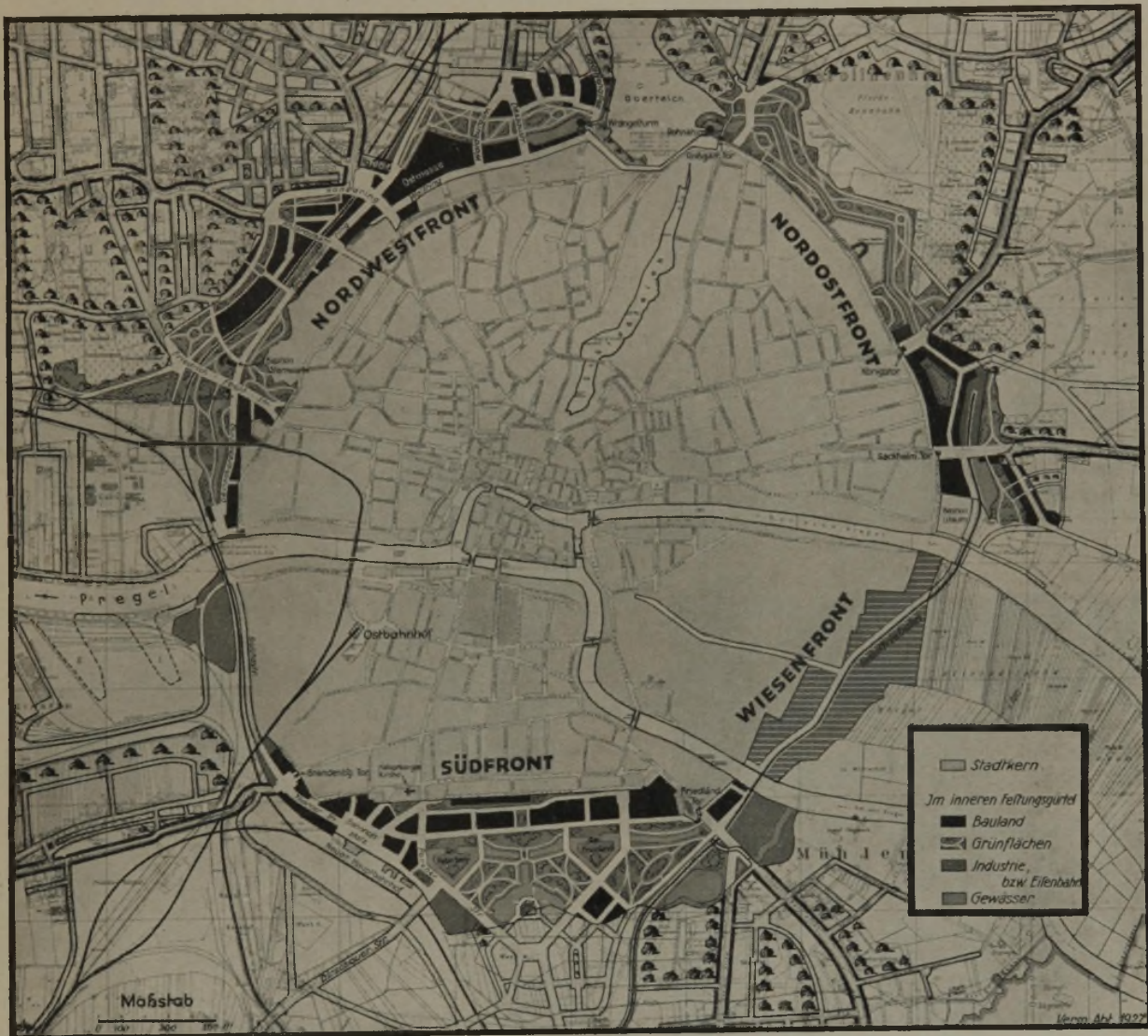


Abb. 4. Lageplan des alten Festungsgürtels in Königsberg i. Pr. (1 : 30 000.)

turm, der auf Abb. 9, S. 29, dargestellt ist. Außer den genannten Festungsanlagen bleiben auch die beiden alten Festungstore, das Brandenburger und das Friedländer Tor, in diesem Frontabschnitt erhalten. Die Bebauung der Südfront ist noch nicht sehr weit gediehen.

Die Nordwestfront wurde als erste abgeschlossen und ist in der Bebauung am weitesten vorgeschritten. Sie hat die günstigste Lage, weil sie sich zwischen hochentwickelten Vororten und dem lebhaftesten Stadtviertel Königsbergs hinreckt. Die Entwicklung Königsbergs ist vorherrschend nach Nordwesten gerichtet.

Abgesehen von der Lage der zu erhaltenden Glacis und Festungsgräben sowie von der unveränderlichen Richtung gewisser Durchbruchstraßen, wird der Bebauungsplan bestimmend beeinflusst von der neuen

errichtet worden, z. B. das Polizeipräsidium, das Land- und Amtsgericht (Abb. 10, S. 29), die Oberpostdirektion, das Landesfinanzamt, das Postscheckamt, verschiedene Klinikbauten und der Handelshof (jetzt Stadthaus). Das Empfangsgebäude des neuen Nordbahnhofes soll den Kranz der öffentlichen Bauten schließen und im Mittelpunkt des Geländes einen wirkungsvollen Verkehrsplatz schaffen helfen. Für die Ausgestaltung dieses Platzes, dessen Form inzwischen verändert worden ist, war seinerzeit ein öffentlicher Wettbewerb ausgeschrieben.

Einen erheblichen Teil des Gebietes nordöstlich vom Hansaring nehmen die Anlagen der deutschen Ostmesse, wozu auch das Haus der Technik*) (Architekt: Dipl.-Ing. Hanns H o p p) gehört (Abb. 5, S. 28), in An-

*) Vgl. die ausführliche Darstellung, Jahrg. 1926, Hauptblatt S. 49. —

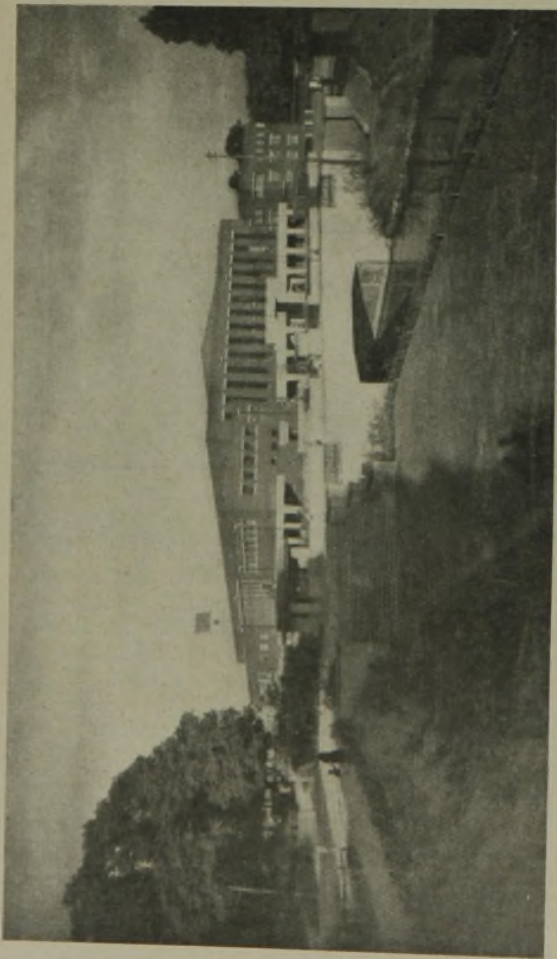


Abb. 5. Blick a. d. Glacis-Anlagen a. d. Haus der Technik.

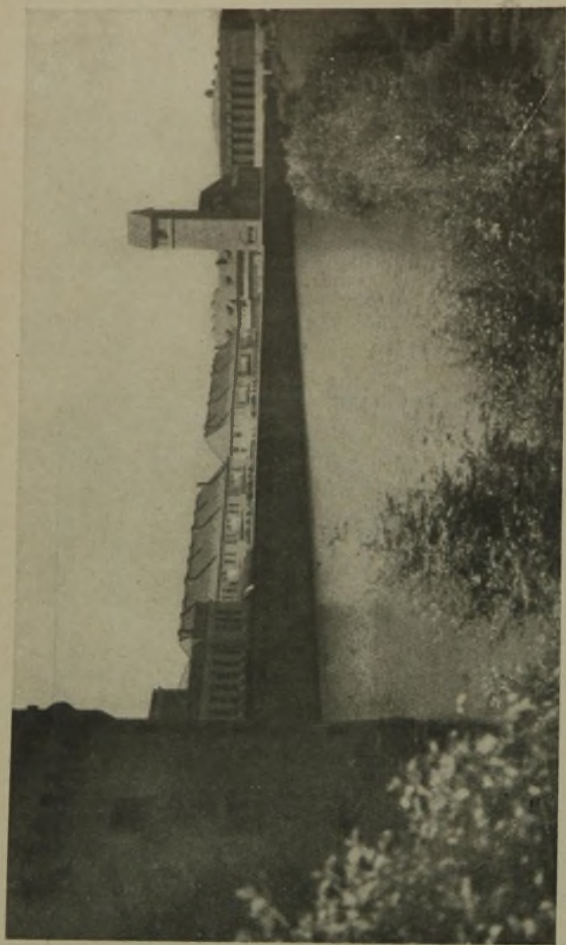


Abb. 6. Bebauung a. Festungsgraben zwischen Wrangelturn u. Haus d. Technik.

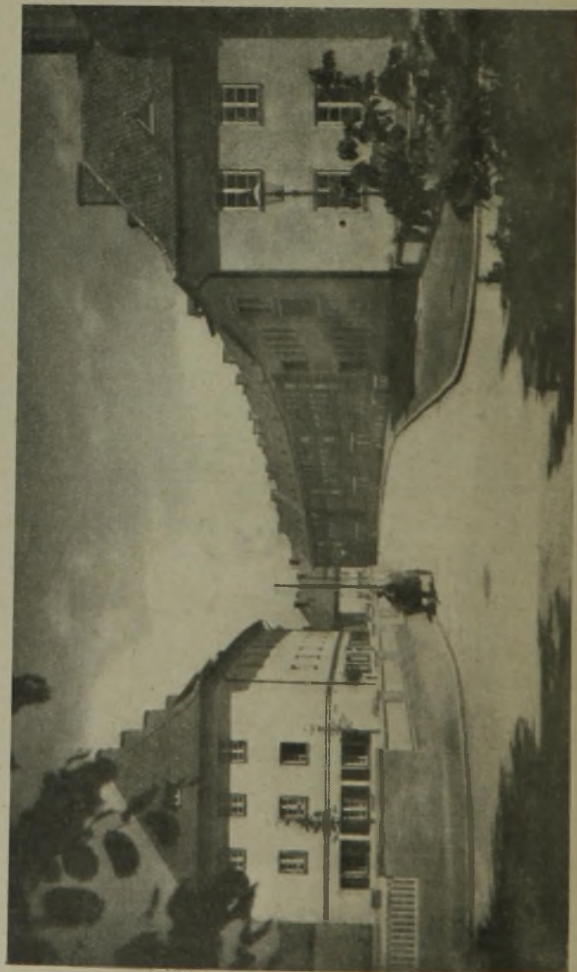


Abb. 7. Caubstraße, Nordwestfront.

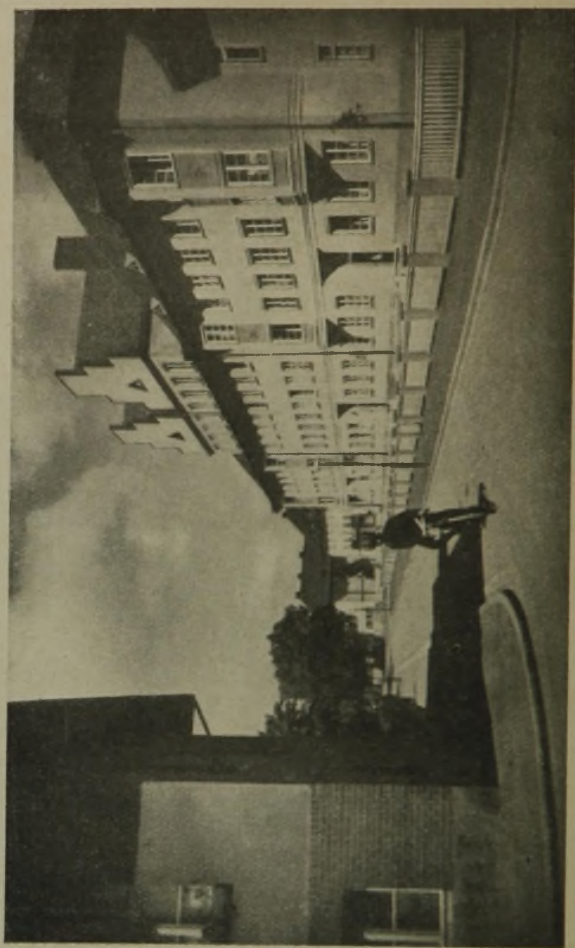


Abb. 8. Tauroggenstraße, Nordwestfront.

spruch. Daran anschließend ist auf dem Baublock zwischen Festungsgraben, Wallstraße und Wrangelturn in der Inflationszeit ein Ragout von Baulichkeiten entstanden, die durch Bauten in ganz verschiedenem Stil (dem Hause der Technik und dem Wrangelturn) flankiert werden, nämlich die Kunsthalle, zwei Gruppen von Einfamilienhäusern und eine kleine Kirche mit Pfarrhaus. Die Art dieser Bebauung ist häufig Gegenstand der Kritik gewesen. Das Bild, Abb. 6, S. 28, gibt die Gesamtanlage, vom Festungsgraben aus gesehen, wieder und zeigt, daß die Wirkung immer noch erträglich ist.

Die Blocks in unmittelbarer Nähe des Oberteiches dienen Wohnzwecken, die Abbild. 7 u. 8, S. 28, zeigen uns den Einblick in zwei solche Wohnstraßen, die Caub- und Tauroggenstraße. Abb. 14, S. 31, stellt ein Teilstück des zu öffentlichen Grünanlagen umgestalteten Glacis in der Nähe des Wrangelturmes dar. Auf der gegenüberliegenden Seite des Wrangelturmes, nach der Seite des schönen Oberteiches, hat eine Plastik „Der deutsche Michel“ von dem verstorbenen Professor Friedrich Reusch Aufstellung gefunden, die hier wiedergegeben werden soll, weil es sich um ein äußerst gelungenes Bildwerk handelt (Abb. 15, S. 31). Auch der

hierfür gewählte Platz kann nicht schöner sein. Auf der Wehrmauer, im Hintergrunde der trutzige Festungsturm, steht der deutsche Michel, nur mit einem Dreschflügel bewaffnet, aber ein Bild von gewaltiger Kraft und Unererschrockenheit. Er kann als ein Sinnbild unseres heutigen Vaterlandes gelten: Unbewaffnet im modernen Sinne, aber trotzdem furchtgebietend für unsere Feinde.



Abb. 9. Blick auf die Haberberger Kirche von der Hauptbahnhof-Zugangstraße.

Über die Erschließung der Nordostfront ist nicht viel zu sagen. Diese Front wird in ihrem Charakter nur sehr wenig verändert. Die schöne Festungsgruppe des Roßgärter Tores mit dem Dohnaturm, dem Wrangelturn gegenüber, den Oberteich flankiert, bleibt unverändert erhalten (Abb. 13, S. 30). Die Ausfallstraße (Cranzer Allee) ist östlich um das Tor herumgeführt, die neue Straßenbrücke über dem Festungsgraben ist dem Stil der alten Festungsbauten angepaßt. Das Glacis zwischen Roßgärter und Königstor mit seinem prachtvollen alten Baumbestand ist bereits als öffentliche Grünanlage hergerichtet, der Festungsgraben bleibt ebenfalls bestehen. Erhalten bleiben auch das Königstor im Zuge der Königstraße (Abb. 11, S. 30) und das Sackheimer Tor (Abb. 12, S. 30).

Die Wiesenfront hat keine Bauwerke, sie

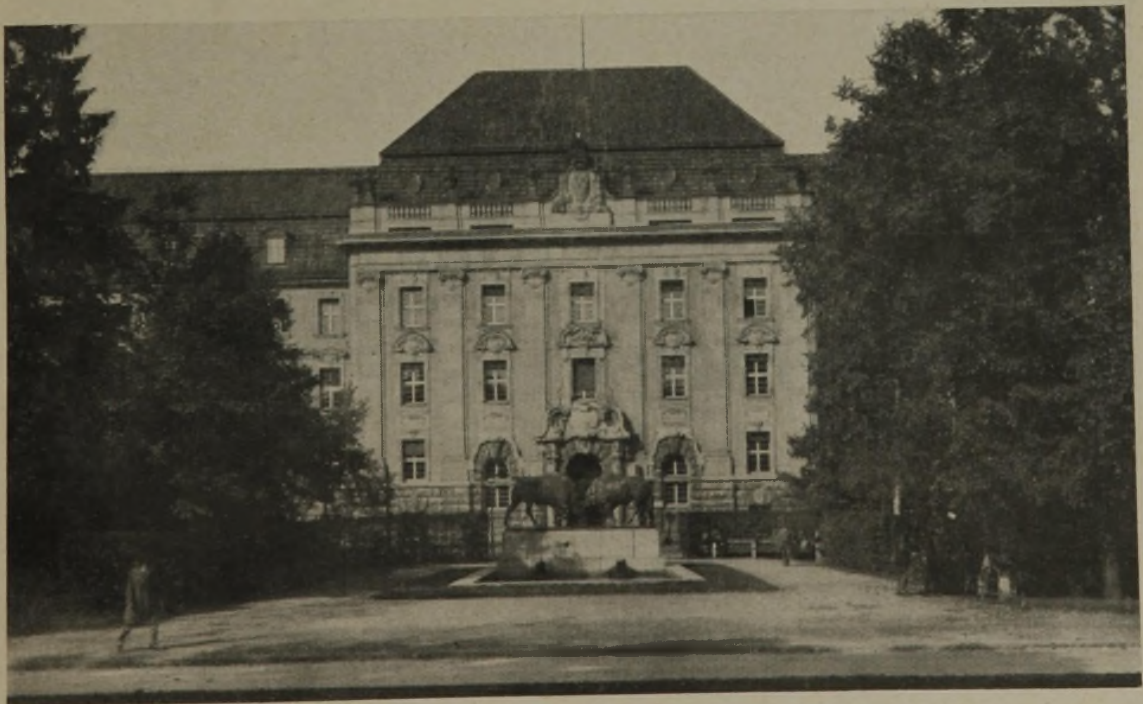


Abb. 10. Neues Land- und Amtsgericht mit Wisentgruppe.

bestand nur aus einem Erdwall mit Graben. Eine Bebauung dieses niedrig gelegenen Wiesengebietes kommt aller Wahrscheinlichkeit nicht in Betracht; der ehemalige Wall soll als Bahnkörper der hier später entlangführenden Industrie- und Kleinbahn Verwendung finden.

besserungen der Seeschiffsstraße in diesem Jahre zu Ende geführt werden können. Die Neugestaltung der Eisenbahn- und Straßenanlagen wird noch etwa 3 Jahre in Anspruch nehmen; der Krieg hat diese für die Zukunft Königsbergs maßgebenden Arbeiten erheb-



Abb. 11. Königstor.



Abb. 12. Sackheimer Tor. (Außen.)

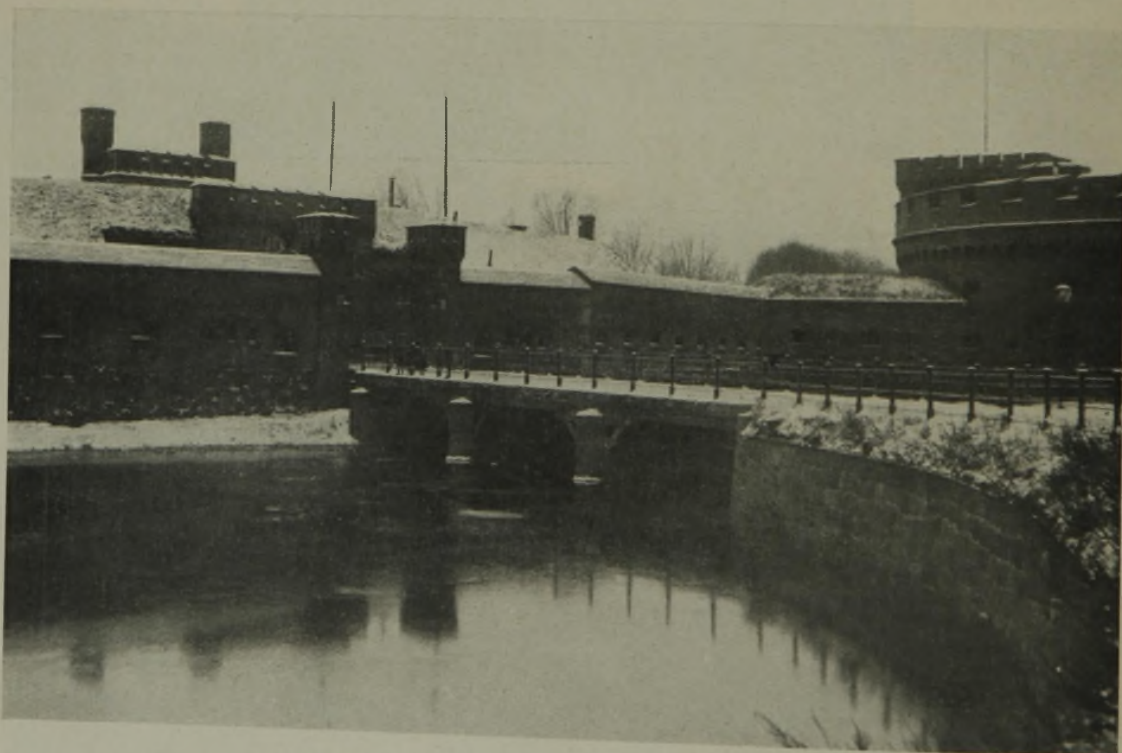


Abb. 13. Roßgärter Tor mit Dohnaturm. Außenseite.
Die Aufschließung der alten Stadtumwallung zu Königsberg i. Pr.

Die Durchführung der Entfestigung bedeutet für Königsberg den Übergang zur modernen Großstadt. Insbesondere hat sie die unbedingt notwendige Umgestaltung der Verkehrsanlagen zu Wasser und zu Lande ermöglicht. Von diesen werden der Seehafen und die mit ihm im Zusammenhang stehenden wesentlichen Ver-

lich verzögert und hat damit der Stadt schwere Lasten aufgebürdet. Infolge der Verzögerung ist jedoch vielfach Gelegenheit gegeben, diese grundlegenden Aufgaben den jetzigen Ansprüchen auf Volksgesundheit und Wirtschaftlichkeit anzupassen, was wiederum einen wesentlichen Gewinn bedeutet. —

Autofernstraßen.

Von Stadtbaurat H. Ritter, Leipzig.



Am 11. Sept. 1926 fand in Frankfurt a. M. eine Tagung über die Autofernverbindung Hamburg—Hannover—Frankfurt—Basel—Mailand—Genoa statt, am 11. Jan. 1927 eine solche in Leipzig über die Autofernstraße Berlin—Leipzig—München—Rom. In nächster Zeit werden wohl ähnliche Veranstaltungen für die Verbindung Brüssel—Nürnberg—Wien vor sich gehen,

„rungen der Autostraße Hamburg—Hannover—Frankfurt—Basel—Mailand—Genoa“ mit der Abkürzung „Hafraba“.

An der Leipziger Tagung beteiligten sich folgende Behörden:

Reich: Reichsverkehrs- und Reichsfinanzministerium.
Preußen: Minist. f. Landwirtschaft usw., für Volkswohlfahrt, die Landeshauptleute der Prov. Brandenburg u. Sachsen, Reg. Merseburg, Ges.-Siedl.-Ausschuß für den engeren mitteldeutschen Industr.-Bez. Merseburg.



Abb. 14. Anlagen am Wrangelturm. (Nordwestfront.)



Abb. 15. „Der Deutsche Michel“ am Wrangelturm. Bildhauer Prof. Reusch †.
Die Aufschließung der alten Stadtumwallung in Königsberg i. Pr.

d. h. das europäische Straßennetz wird — zunächst organisatorisch und planmäßig — auf den Automobilverkehr eingestellt, wie es in Amerika z. T. schon durchgeführt ist*).

Die beiden Tagungen in Frankfurt und Leipzig waren stark besucht. Das praktische Ergebnis der Tagung in Frankfurt war die Gründung des „Vereins zur Förderung

*) In Dresden fand Mitte Januar 1927 eine Tagung über die Fernstraßen Berlin—Dresden—Prag—Wien und Breslau—Dresden—Westdeutschland mit einer Gabelung für Dresden nach Leipzig und dem Ruhrgebiet einerseits und nach Zwickau zum Anschluß an die Linie Berlin—Leipzig—München andererseits statt. —

Sachsen: Minist. d. Innern, Wirtschafts- u. Finanzminist., Kreishauptmannschaft Leipzig u. Pol.-Präs. Leipzig.

Thüringen: Thüring. Minist. f. Inneres u. Wirtschaft.

Bayern: Staatsministerium des Innern.

Österreich: Tiroler Landesverkehrsamt, Innsbruck.

Deutscher Landkreistag; Reichsstädtebund e. V.

Städte: Mag. Berlin u. Halle, Stadtrat Leipzig, Nürnberg, Augsburg, München, Ingolstadt, Bamberg, Plauen, Hof, Zwickau, Reichenbach, Mag. Torgau.

Ind.- u. Hand.-Kammern: Berlin, Leipzig, Halle a. d. S., Nürnberg, Augsburg, München, für Oberfranken: Bayreuth.

Leipziger Meßamt.
Verkehrsverbände u. s. w.: Sächs. Verkehrsverb., Verkehrsvereine Leipzig, Gera, Plauen, Nordfränk. Verkehrsverb. Bamberg, Verkehrsverein Augsburg, Fremdenverkehrsverband München und Bayer. Alpen, München, Bayer. Industr.-Verband, Ortsgr. Marktredwitz.

Automobil-Klubs: A.-K. von Deutschland, Berlin, Leipziger A.-K., Bayer. A.-K., München, Allg. Deutscher A.-K., München, Allg. Deutscher A.-K., Bez. Leipzig, Leipzig, Zwickau, Plauen, Inter.-Verband Deutscher Kraftfahrer, Leipzig.

Straßenbauwesen: Deutscher Straßenb.-Verb., Berlin, Stud.-Ges. f. Automob.-Straßenbau, Berlin, Verein „Hafraba“ e. V., Hannover, Automob.-Verk.- u. Übungsstraße-A.-G., Charlottenburg. Presse.

Die Probleme der Autofernstraße wurden nach einem eingehenden, von Sachkenntnis und kübler Beurteilung getragenen Bericht des Minist.-Rat Dr.-Ing. Speck von den Vertretern der Behörden und den verschiedensten Körperschaften lebhaft besprochen. Die Reichs- und Staatsbehörden zeigten mit Ausnahme von Sachsen vornehme Zurückhaltung. Die Vertreter der Wirtschaft und Geheimrat Prof. Otzen traten mit dankenswertem Optimismus für die Idee großer europäischer Autoverkehrslinien ein. Die eigentlichen Interessenten, die Vertreter der Industrie und der Automobilvereinigungen, hüllten sich in viel-sagendes Schweigen.

Das praktische Ergebnis der Leipziger Tagung war die Bildung einer Arbeitsgemeinschaft, die sich aus je einem Vertreter der Städte Berlin, Leipzig und München sowie je einem Vertreter des Reichsverkehrsministeriums und der Regierung von Preußen, Sachsen u. Bayern zusammensetzt.

Es ist zu begrüßen, daß durch die Initiative der Wirtschaftsamter unserer Großstädte die Frage der Autofernverbindungen in Deutschland aus dem Studium der theoretischen Erörterungen herausgerissen und an Hand von zwei konkreten Aufgaben einer praktischen Lösung entgegengeführt wird.

Man muß sich von vornherein darüber klar sein, daß diese Verkehrslinien von Hamburg nach Genua und von Berlin nach Rom lediglich ideelle Autolinien darstellen, daß sie, praktisch genommen, eine Kette von Städteverbindungen bilden. Denn sowohl die Strecke Hamburg—Genua wie die Strecke Berlin—Rom wird selbst bei einer ungeahnten Entwicklung des Automobilverkehrs nur in seltenen Fällen ausschließlich mit diesem Verkehrsmittel zurückgelegt. Es wird in der Regel dafür das Flugzeug oder der D-Zug mit seinen bequemen Einrichtungen zum Schlafen und Arbeiten, für Besprechungen benutzt werden.

Den Städtebauern der Provinzialverwaltungen und Gemeinden, die an den beiden Autofernstraßen liegen, wird durch die beiden Tagungen in Frankfurt a. M. und Leipzig die Grundlage und der Anlaß gegeben, Vorschläge für Städteverbindungen, die sie bisher in ihren Siedlungsplänen als Wunschbilder in zarten Linien skizzierten, nunmehr mit stärkeren Strichen einzuzichnen und ihre Ausführungen bei den zuständigen Körperschaften zur Beratung zu stellen.

Bei der Bearbeitung dieser Verkehrslinien treten sofort einige Momente zutage, die bei den Verhandlungen der neugeschaffenen Arbeitsausschüsse für die Autofernstraßen von Wichtigkeit sein werden.

Bei den Tagungen in Frankfurt und Leipzig wurde von den meisten Rednern der Standpunkt vertreten, daß die Nur-Auto-Straße an sich das erstrebenswerte Ziel sei, daß sie aber nur unter gewissen Voraussetzungen rentabel gestaltet werden könne und daß bei unserer finanziellen Lage

Vermischtes.

Der Straßenbau auf der Leipziger techn. Frühjahrsmesse 1927. Gelegentlich der vom 6. bis 13. März stattfindenden Messe wird der Straßenbau nicht nur durch Ausstellung seitens verschiedener Firmen zur Geltung kommen, sondern es wird durch bes. Straßenbau-Messevorlesungen unter Verwendung von Lichtbildern und Filmen der Straßenbauindustrie auch Gelegenheit gegeben werden, auf ihre Erzeugnisse hinzuweisen. Die Vorträge stehen unter der wissenschaftl. Leitung von Geh. Reg.-Rat Prof. Dr.-Ing. I. Brix, Berlin-Charlottenburg, und Ministerialrat Dr.-Ing. Speck, Dresden. Sie finden am Eröffnungstage der Leipziger Siedlungswoche vom 9. bis 12. März d. J. statt.

Eine Straßenbautagung, wie sie mit großem Erfolge 1926 mit der Frühjahrsmesse verbunden war, soll dieses Jahr erst im Zusammenhang mit der Herbstmesse veranstaltet werden.

Ein wissenschaftlicher Lehrgang über das deutsche Siedlungswesen in Stadt und Land wird Mitte März in Leipzig im Anschluß an die dort stattfindende „Siedlungswoche“ durch den Rat der Stadt Leipzig (Stadt-

an eine Durchführung vorerst nicht gedacht werden könne. Die meisten Redner vertraten die Ansicht, daß man zunächst das bestehende Straßennetz durch eine Reihe von Verbesserungen (Pflaster, Weiterungen und die Überhöhung der Kurven, Verringerung der Steigung u. ä.) für den Autoverkehr ausbilden müsse. Man muß diese Verbesserungen des deutschen Straßennetzes ganz allgemein begrüßen, denn der Autotourist wird nicht nur die großen Autofernstraßen benutzen, sondern wahrscheinlich diejenigen Straßen bevorzugen, die durch landschaftlich oder sonst interessante Gegenden und Städte führen. Er wird dabei auch nicht außergewöhnliche Geschwindigkeiten verwenden. Eine Verbesserung des gesamten Straßennetzes, die eine größere Dauer der Wagen gewährleistet, wird den Autoverkehr und das wirtschaftliche Leben befruchten.

Bei dieser allgemeinen Verbesserung des Straßennetzes wird man den Verbindungen benachbarter Großstädte besonderes Augenmerk zuwenden. Auf dem flachen Lande werden diese Verbindungen keine besonderen Schwierigkeiten verursachen. Die Pläne hierfür sind von den Provinzialverwaltungen bzw. den Kreishauptmannschaften — besonders in Sachsen — schon weitgehend gefördert. Die Schwierigkeiten treten vor allem dort auf, wo es gilt, den Fernverkehr in die Großstadt ein- und auszuführen, wo die Notwendigkeit entsteht, sog. „Ausfallstraßen“ zu schaffen. Dort werden in der Regel Verbreiterungen der bestehenden Straßen erforderlich werden, Grunderwerb, unter Umständen sogar Umlagen, Einführungen von Einbahnstraßen u. ä.

Die meisten Großstädte haben für diese Verbesserungen Planungen und Kostenermittlungen angestellt. Sie haben daneben aber auch vielfach Skizzen über die Anlage von Nur-Auto-Straßen angefertigt. Für Leipzig bestehen solche Skizzen in der Richtung nach Halle und nach Dresden. Es ist nun folgendes beachtenswert: Diese Nur-Auto-Straßen treffen an anderer Stelle das Stadtgefüge als die bisherigen Ausfallstraßen.

Es kann mit Sicherheit angenommen werden, daß in späterer Zeit einzelne Städteverbindungen über Nur-Auto-Straßen geleitet werden. Der Zeitpunkt hierfür wird durch das Tempo unserer Wirtschaftsentwicklung bestimmt. Entschließt man sich nun in diesen Einzelfällen heute dem Ergebnis der beiden Tagungen entsprechend dazu, die Verkehrslinie dadurch zu schaffen, daß die bestehenden Straßen verbessert werden, so muß man mit großer Wahrscheinlichkeit damit rechnen, daß die Aufwendungen für diese Autostraße doppelt aufgewandt werden: Heute für das Provisorium, — später für das Definitivum. Unter diesem Gesichtswinkel ist es möglich und im einzelnen Falle wahrscheinlich, daß die sofortige Anlage von Nur-Auto-Straßen, die auch für rein industrielle Zwecke verwandt werden können, gegenüber der einstweiligen Verbesserung bestehender Straßen wirtschaftlicher ist. Die Antwort auf diese Frage, die von außerordentlich finanzieller Tragweite ist, kann nicht allgemein und gefühlsmäßig, sondern nur von Fall zu Fall und an Hand ausgearbeiteter Pläne und Anschläge gegeben werden. Es scheint deshalb nötig, daß in den neuen Arbeitsausschüssen die Linienführung baldmöglichst festgelegt wird und daß sich dann die Städtebauern und Straßensachverständigen an Hand der Pläne und Kostenanschläge darüber schlüssig werden, ob die Städteverbindung auf dem Wege der Nur-Auto-Straßen oder der Verbesserung bisheriger Straßen wirtschaftlicher ist. —

erweiterungsamt) veranstaltet werden, der Leitung und Organisation dem „Deutschen Archiv für Siedlungswesen“ in Berlin übertragen hat. Dieses arbeitet gemeinsam mit einer Reihe anderer Körperschaften, und es sollen die Veranstaltungen rein wissenschaftlichen Charakter, frei von jedem einseitigen Parteistandpunkt, tragen. Ein überaus reichhaltiges Programm von Hauptvorträgen über die allgemeinen Fragen des Gebietes und Sondervorlesungen über Einzelheiten ist vorgesehen, die etwa 50 bis 60 Stunden beanspruchen. Es sollen sich daran auch noch freie Aussprachen anschließen. Gesamtdauer etwa 2 bis 3 Wochen, jedoch können auch Teile und Einzelvorlesungen belegt werden. Gebühr für jede Vorlesungsstunde 2 M., Gesamtkarten zu 80 M., die an die Stadtkasse Leipzig zu bezahlen sind. Näheres durch das Deutsche Archiv für Siedlungswesen, Berlin NW 6, Luisenstr. 27 28.

Inhalt: Die Aufschließung der alten Stadtumwallung zu Königsberg i. Pr. — Autofernstraßen. — Vermischtes. —

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