

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 9. APRIL 1927

Nr. 7

Die Großstadt als Formproblem.

Von Stadtbaurat Paul Wolf, Dresden. (Schluß aus Nr. 6.)

Für die heutige Großstadtform sind vor allem bestimmend: Die Gegebenheiten der Bevölkerungsbewegung und Wohndichte, die privatwirtschaftlichen und allgemeinen volkswirtschaftlichen Forderungen, die technischen Forderungen der Be- und Entwässerung, der Straßentechnik und der Technik des Verkehrs und die gesundheitlichen Forderungen unserer heutigen Zeit, die sich nicht allein in gesunden Wohnungen und weiträumigen Hofanlagen ausdrücken, sondern insbesondere zu einer groß angelegten Durchdringung der Stadtorganismen mit einem System von Erholungsparkanlagen, Sport- und Spielplätzen, Stadtwäldern und Kleingartenanlagen in ge-

Die Formelemente der Großstadt sind: Die Straße, der Platz, die Grünflächen; weiterhin das Geschäftshaus, die Geschäftsstraße und als ganzer Stadtteil die Geschäftsstadt; das Wohnhaus, die Wohnstraße, das Wohnviertel und als Ganzes die Wohnstadt; das Industriebauwerk, das Industrieviertel und als Ganzes die Industriestadt; ferner der Friedhof und endlich die öffentlichen Gebäude der verschiedensten Art.

Das Einzelhaus ist die Urzelle der Stadt, die Summe der Einzelhäuser ergibt den Baublock, die Summe der Baublöcke das Bauquartier. Die Verteilung der Klein-, Mittel- und Großwohnungen im Organismus der Großstadt bedarf ganz besonderer Überlegung. Da bekanntlich in unseren heutigen Großstädten 85 v. H. aller Wohnungen Klein-

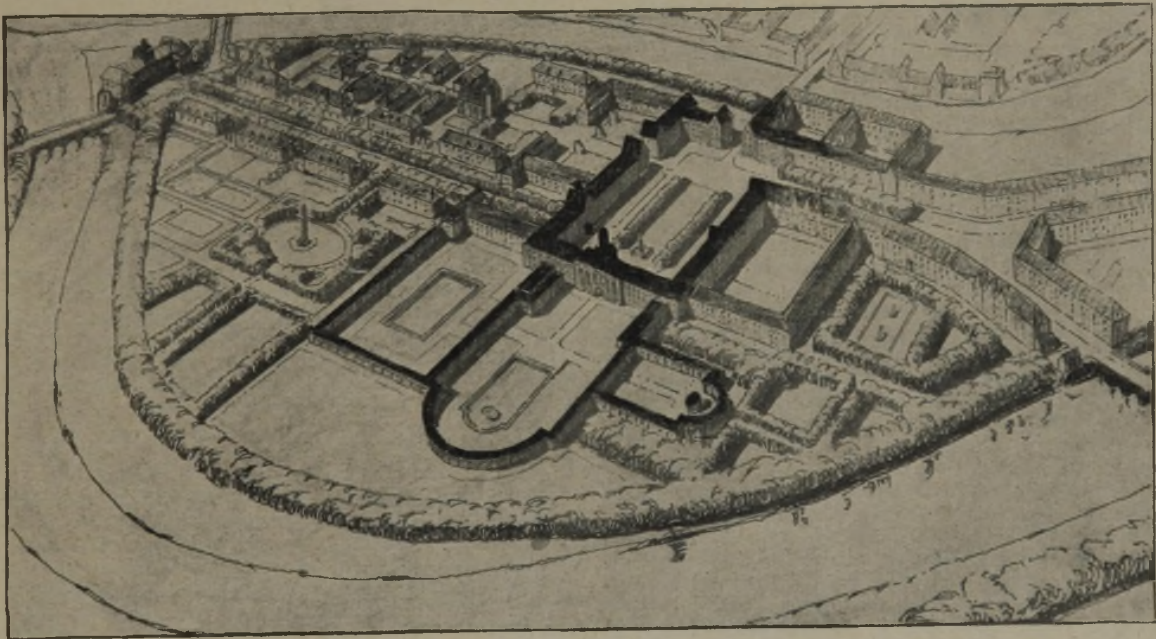


Abb. 10. Entwurf zu einem Forum für Volkswohlfahrt.

(Aus dem preisgekrönten Wettbewerbsentwurf für den Generalbebauungsplan von Groß-Breslau.)

Verf.: Paul Wolf, Mitarbeiter Otto Meffert.

nügendem Ausmaße führen müssen. Hierbei spielen die Grundlagen des heutigen und künftig zu erwartenden Verkehrs von Menschen und Gütern eine ganz besondere Rolle: Der Straßenverkehr für Fußgänger, Fahrräder und Autos, der Straßenbahn- und Omnibusverkehr, in den Riesenstädten ganz besonders der Schnellbahnverkehr auf Hoch- und Untergrundbahnen. Weiter der Eisenbahnverkehr für Vort- Personen- und für Fernverkehr und in hervorragendem Maße auch für den Güterverkehr. Schließlich in der Zukunft in steigendem Maße auch der Flugverkehr. Die gesamte, verwickelte Technik des Verkehrs ergibt mit ihrem ausgedehnten Netz von Verkehrslinien jeder Art und den Haltestellen und Bahnhöfen für den Transport von Menschen und Gütern der verschiedenen Verkehrsarten ganz bestimmte Richtlinien und Festpunkte im Bebauungsplan einer Großstadt, die in außerordentlichem Maße die Gesamtform des Bebauungsplanes beeinflussen.

wohnungen sind, so werden in Zukunft die Kleinwohnungen der Großstadtform ein besonderes Gepräge geben. Die Frage „Hochbau oder Flachbau“ wird uns in den Großstädten noch lange weiter beschäftigen. Wir werden auch in Zukunft die Hochbauweise als Wohnhaustyp nicht entbehren können, wenn schon wir nicht leugnen wollen — und dies ist erneut auf dem letzten Internationalen Wohnungs- und Städtebaukongress in Wien mit großer Klarheit zum Ausdruck gebracht worden —, daß das ideale Endziel auch in der Großstadt das Mittelhaus und der Flachbau mit Hausgarten in weiträumiger Bebauung sein muß. Wenn wir aber das Miethaus in mehrgeschossiger, geschlossener Bauweise verwenden, so muß dies heute ganz selbstverständlich in einer solchen Form geschehen, welche die Fehler der vergangenen Jahrzehnte vermeidet und einen neuen Formausdruck für die Zukunft schafft. Mehr und mehr entwickelt sich heute in den

Großstädten der mehrgeschossige Miethaus-Baublock zu dem Typ eines geschlossenen, einen ganzen Baublock umfassenden Massenmiethauses (Abb. 9 in Nr. 6, S. 47) mit weiträumigem, einheitlichem Innenpark. Mehr und mehr wird daher in Zukunft beim Miethaus die Gestaltung des ganzen Baublocks in den Händen eines und desselben Architekten liegen. Aber auch für die Flachbauweise beginnt sich heute die Formgestaltung zu klären, soweit es sich um die Anlage ganzer Siedlungen und Wohnviertel handelt. Bei der Gestaltung des einzelnen Haustyps herrscht heute noch, namentlich in Deutschland, eine außerordentlich bunte Vielgestaltigkeit, die in Zukunft einer weitgehenden Vereinheitlichung Platz machen muß. Ein Blick auf die Wohnhausform der vergangenen Jahrhunderte zeigt uns, wie — besonders in Deutschland, aber auch in anderen Ländern — die einzelnen Stämme wenig Haustypen verwandten, diese aber zu höchster Vollkommenheit gestaltet haben. Wenn wir das Bild eines Dorfes in einsamer Gegend, etwa im Gebirge, betrachten, so fällt uns auf, wie fast unberührt von den verschiedenen Zeiten und Stilepochen ein einmal bewährter Haustyp immer und immer wieder verwendet worden ist, wenn auch mit mancherlei an sich durchaus erwünschten Variationen. Gleiche Dachneigungen, einheitliche Baustoffe und fast einheitliche Fensternormen haben sich dort im Laufe der Jahrhunderte allenthalben herausgebildet, so daß ein solches Dorfbild fast den Eindruck macht, als hätte ein einziger Baumeister es geschaffen. Ein reifer Architekt wird sich z. B. bei einer umfangreichen Siedlung schon aus rein künstlerischen Gründen — ganz abgesehen von wirtschaftlichen Gesichtspunkten — nur ganz weniger Hausformen, Dachformen und Fensterformen bedienen. Und nichts sollte uns eigentlich in der Zukunft hindern, daß zum mindesten für die einzelnen Länder und Klimen sich die Architekten unserer Zeit bei der Kleinwohnung auf wenige Haustypen einigen, die dann in den Händen städtebaulich geschulter Baukünstler ganz von selbst — je nach Lage und Bedürfnis — eine Fülle von wünschenswerten Variationen, und letzten Endes zusammen mit den notwendigen öffentlichen Gebäuden, Volksparkanlagen, Spiel- und Sportplätzen und Kleingartenanlagen charaktervolle und neuartige Städtebilder ergeben werden in Anpassung an den jeweiligen Stand unserer Lebensführung.

In den alten Städten werden wir zunächst auch weiterhin versuchen, die kostbaren Zeugen alter bürgerlicher Baukunst noch so lange als möglich weiter zu erhalten. Erfordert aber der fortschreitende Verkehr im Innern der historischen Stadtteile mit zwingender Notwendigkeit die Niederlegung einzelner Stadtviertel, so muß die neue Zeit ohne Sentimentalität über die alte hinwegschreiten und Neues, Gleichwertiges an Stelle des Alten setzen, wie dies schon in den 60er Jahren in Paris unter Baron Hausmann geschehen ist (Abb. 16, S. 52) und wie es vor dem Kriege auch z. B. die Stadt Hamburg in der Mönkebergstraße in zeitgemäßer Weise getan hat. In der Geschäftsstadt spielen sich zum erheblichen Teil die vielgestaltigen Erscheinungen des heutigen Großstadtlebens ab: Der gedrängte Fußgängerverkehr auf den Bürgersteigen längs der bunten, stetig wechselnden Auslagen der Schaufenster der Geschäfte, der großstädtische Promadenverkehr, der Fußgängerverkehr der Kunden, Geschäftsleute, Handwerker und Arbeiter, das bunte Bild des Straßenhandels, das lebhaft Treiben vor den Cafés und Restaurants usw. verbindet sich mit dem Fahrverkehr, dem Lastwagen-, Fuhrwerk- und Radverkehr, dem Auto-, Omnibus- und Straßenbahnverkehr, zu einer auf den ersten Blick verworrenen, bei näherer Betrachtung jedoch vollkommen geordneten Erscheinung. Für dieses vielgestaltige Leben einen einheitlichen, straffen, architektonischen Rahmen zu schaffen, erscheint als eines der interessantesten Formprobleme der heutigen Großstadt. Der ungeheure Rhythmus der Großstadt wird sich in diesen Geschäftsstraßen widerspiegeln und die Hochhäuser werden an wenigen markanten Punkten der Geschäftsstadt die Dominanten ergeben. Dabei wollen wir aber in Deutschland nicht in die Fehler der amerikanischen Großstädte verfallen und wie in Amerika ganze Stadtteile mit Wolkenkratzern bebauen, deren bis zu 50 Geschosse meist bis zum 15. Stockwerk tagsüber künstlich beleuchtet werden müssen. In Verbindung mit der Geschäftsstadt wird in Zukunft auch die Reklame weiter eine wesentliche Rolle spielen, die heute in der Großstadt noch fast allenthalben als Chaos auftritt; aber bei richtiger Weiterentwicklung wird und muß auch die Reklame im Bilde der Großstädte in ihrer Gesamterscheinung formal gelöst und zu einer disziplinierten Erscheinung gestaltet werden, die insbesondere in der Nachtzeit, wenn die immer mehr sich ausbreitende Lichtreklame in Erscheinung tritt, der Großstadt ein besonderes Gepräge zu geben imstande ist.

Wir werden in Zukunft wohl reine Wohnstädte bauen können ohne Industrie, indessen wird es sich im wesentlichen aber in der Zukunft um Wohn- und Industriestädte handeln, denn gleichzeitig mit der Schaffung von Arbeitsstätten müssen wir auch die Schaffung von Wohnstätten für die Beamten und Arbeiter ins Auge fassen. Für die Anlage der Industrieviertel sind die Verkehrsstraßen, Eisenbahnen und Wasserstraßen von grundlegender Bedeutung. In bezug auf die architektonische Form lassen uns die mancherlei Beispiele guter und vorzüglicher Industriebauwerke, die in letzter Zeit da und dort entstanden sind, für die Industrie in der Ferne eine neue Art von Monumentalstadt ahnen.

Auch für die kommende Großstadt werden schließlich die öffentlichen Bauwerke die beherrschenden Punkte ergeben. Die Dominanten der Großstadt: die Verwaltungsgebäude, Gerichtshäuser, Parlamentshäuser, Markthallen, Badeanstalten, Banken, Börsen (Abb. 15, S. 52), Kirchen und Schulen, Konzerthäuser, Stadthallen, Bibliotheken, Museen, Verkehrsanstalten, Krankenhäuser, Schlacht- und Viehhöfe, Wassertürme, Gasbehälter usw. bieten eine Fülle neuer Gestaltungsmöglichkeit, in Verbindung mit monumental zu gestaltenden Plätzen, für die jeweils einen typischen Ausdruck zu finden, Aufgabe künftiger architektonischer Gestaltung sein muß. Durch Zusammenfassen verschiedener Gebäude zu einheitlichen Gesamtanlagen, zu einem Forum der Verwaltung, der Volksbildung und Volkswohlfahrt (Abb. 10, S. 49), der Kunst, des Sports, zu Festplätzen im besten Sinne des Wortes, werden diese die höchsten Akkorde im Bilde der künftigen Großstadt bilden.

Alle diese einzelnen Formelemente müssen sich zusammenfügen zu dem großen Gesamtkunstwerk der künftigen Großstadt. Indessen muß die künstlerische Form erst der letzte sichtbare Ausdruck des ganzen sein, der sich streng auf den Forderungen der Technik, der Hygiene und der Wirtschaft aufbaut. Die Planung der künftigen Großstadt muß in erster Linie von dem Gesichtspunkt geleitet sein, eine weitere Zusammenballung von Menschenmassen in der bisher üblichen Form unter allen Umständen zu vermeiden. Für die Weiterentwicklung der Großstädte muß vielmehr eine Form gefunden werden, die ein allmähliches Übergehen in die weiträumige Besiedlung einer Landschaft gewährleistet, Riesenstädte nach Möglichkeit vermeidet, oder, wenn sie durchaus nicht vermieden werden können, eine solche Form für sie schafft, daß eine Auflockerung der Außengebiete entsteht, den vorhandenen Industriegebieten eine angemessene Erweiterungsmöglichkeit belassen wird, neue Industriegebiete in geeigneter Lage vorgesehen, Klein-, Mittel- und Großwohnungen zweckmäßig im Plangebiet verteilt und Erholungsparkanlagen, Spielplätze, Pachtgärten und sonstige Freiflächen in weitem Umfange geschaffen werden. Hierbei ist eine zweckmäßige Verbindung und Trennung der Arbeiter-Wohnviertel und Arbeitsstätten durch Erholungs- oder Nutzgrün zu schaffen, sowie eine Auflockerung der Kleinwohnungsviertel durch ein System von grünen Freiflächen zu bewerkstelligen, das in Verbindung mit den Arbeitsstätten und der landwirtschaftlichen Zone andererseits angelegt wird und das neben dem materiellen Nutzen Arbeits-, Erholungs- und Schulwege im Grünen schafft, ohne daß der Allgemeinheit zu große Kosten dadurch erwachsen. In den Abbildungen Dtsch. Bztg., Stadt u. Siedlung, Nr. 1, Jahrg. 1924, S. 5, schematisch dargestellt: Ein System von Kleingärten (Eigen- und Pachtgärten) durchdringt planmäßig ein Wohnviertel; ausgehend von einer großen Grünfläche oder von einem Grünstreifen, die zum Teil selbst als Kleingartenanlagen gedacht sind (ähnlich der früheren parkartigen Gestaltung), dringen Kleingartenstreifen bis in das Innere der Baublocke der hohen Bebauung derart ein, daß die Mehrzahl auch der Stockwerkswohnungen von Gartengrün umflutet wird. Die Grünfläche, von welcher die ins Innere der Blöcke eindringenden Pachtgärten ausgehen, ist bebauungsplanmäßig als Freifläche festzusetzen. Sie enthält einen bescheidenen Wanderweg zwischen beiderseits anschließenden Obst- und Gartenkulturen, auf dem man kilometerweit mitten durch die Obst- und Gemüsegärten wandern kann. Die von diesen Grünflächen aus in die Stadt eindringenden Kleingärten sind in erster Linie den Bewohnern der angrenzenden Stockwerke zuzuweisen, zum Teil können sie auch als Ergänzungsgärten von den Bewohnern der angrenzenden Flachbauten gepachtet werden. Die folgenden Bilder mögen zeigen, wie dieser Gedanke Verwendung finden kann.

Das nächste Bild zeigt einen interessanten Vorschlag für ein Schema einer Stadterweiterung von Prof. Adolf

Rading, Breslau (Abb. 12, hierunter). Rading will die historische Stadt unberührt lassen, daneben aber eine andere, ganz weiträumige Stadt entwickeln, die sich in Einzelteile so auflöst, daß jede für sich bildmäßig und übersichtlich sich darstellt und daß sich Bebauungseinheiten ergeben, die durch ein weitverzweigtes Netz von Nutzgärten voneinander getrennt sind. Es werden so die Einzelteile eines Stadterweiterungsgebietes jeweils in sich geschlossene, fertige Bilder darstellen und jede Wohnung wird von frischer Luft umspült sein.

Wir müssen anstreben, daß über die Linie des bereits bebauten Stadtkerns hinaus die künftige Erweiterung der Großstädte mit dem seitherigen System der ringförmigen Umpanzerung der Städte bricht und einen völlig neuen

Weg beschreitet. Dieser neue Weg muß darin bestehen, daß durch die Erweiterung der Vororte an der Peripherie der Städte deren jetziger, halbländlicher Charakter gewahrt bleibt, und zwar am besten dadurch, daß diese Vororte nur mäßig erweitert werden und daß sie einschließlich dieser Erweiterungen dauernd von Ackerland und Gärten umgeben bleiben. Dadurch ergibt sich für die künftige Bebauung der Außengebiete der Städte an Stelle der seitherigen ringförmigen Umpanzerung eine Auflösung in Trabanten-Vororte, die sich um den jetzigen Stadtkern herumziehen. Abb. 11, hierneben, zeigt einen solchen Vorschlag nach dem Entwurf des Verfassers. Ein solcher Vorortrabant soll sich als ein in sich geschlossenes, plastisch als Gesamtform zu überblickendes,

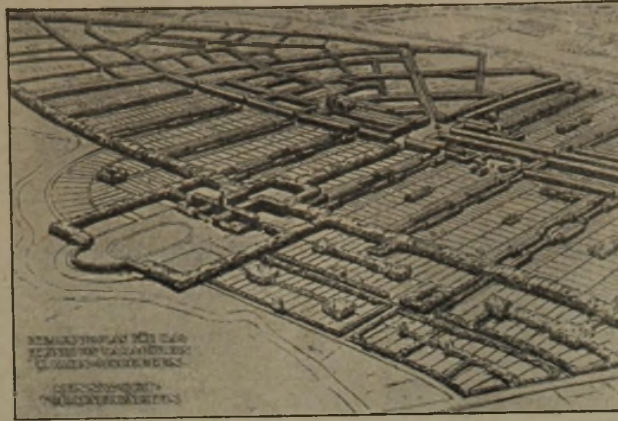


Abb. 11. Beispiel eines Vorortrabanten. Wettbewerb. General-Bebauungsplan Breslau. (Wolf, Mitarb. Meffert.)

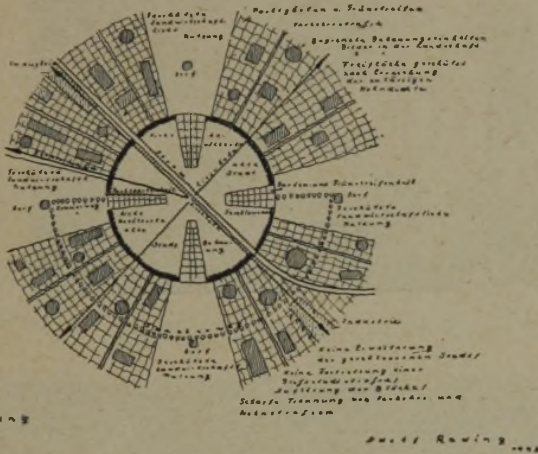


Abb. 12. Schema einer Stadterweiterung nach A. Rading.

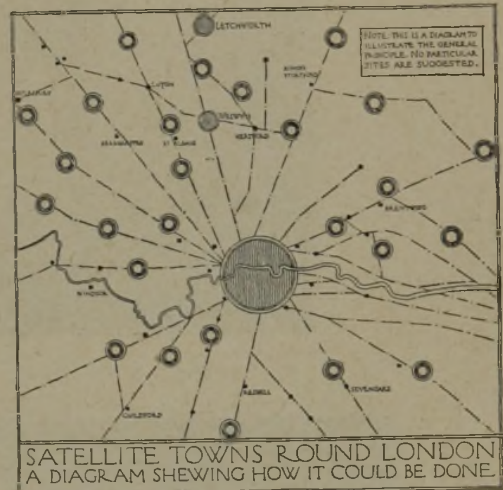


Abb. 13. Trabantenmöglichkeit bei London. (Aus Purdom, Satellite Towns.)

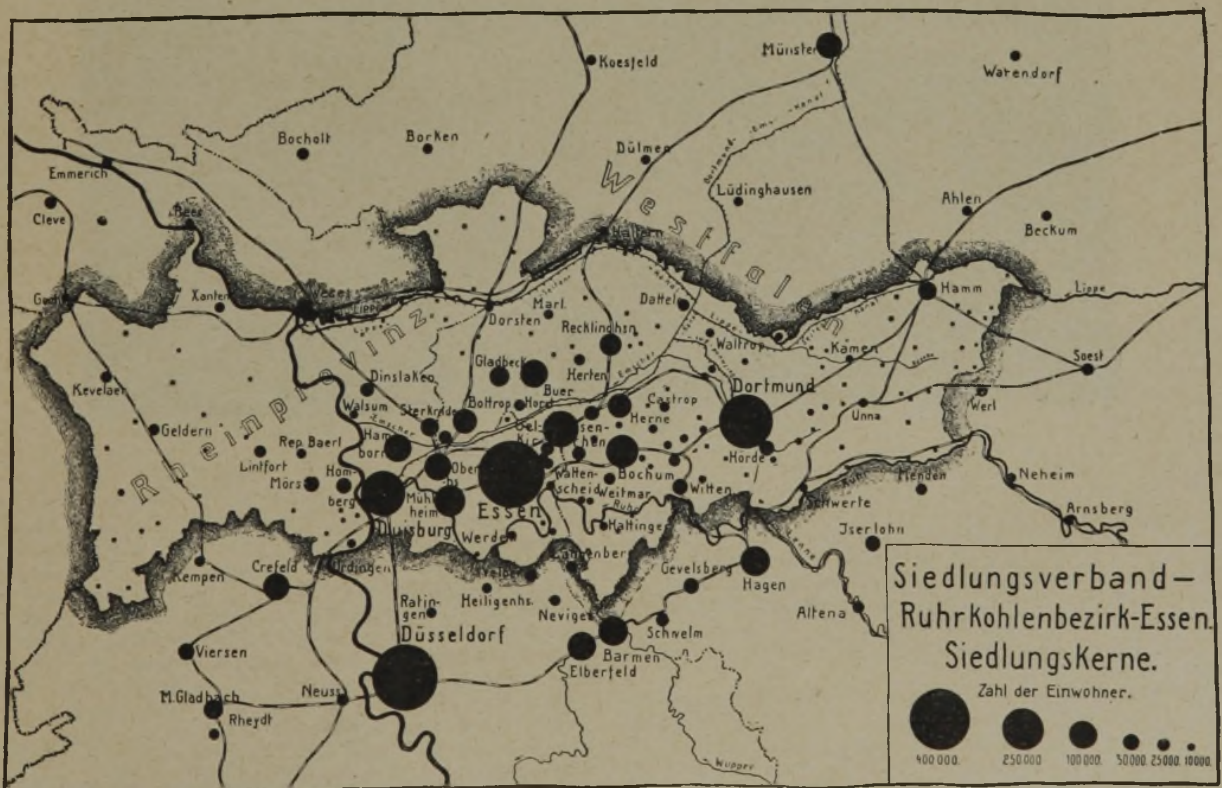


Abb. 14. Darstellung der Siedlungshauten des Siedlungsverbandes, Ruhrkohlenbezirk. (Abb. 12 u. 14 aus P. Wolf, Wohnung und Siedlung. Architekturverlag Ernst Wasmuth A.-G., Berlin.)

charakteristisches städtebauliches Gebilde darstellen, das planmäßig durchdrungen ist von einem Netz von Spiel- und Sportplätzen und dessen Steigerungspunkte die Gebäude der Verwaltung, Volksbildung und andere öffentliche Gebäude sein werden, die dann für jeden Trabantenvorort wieder einen besonderen genius loci schaffen. In solchen halbländlichen Gebilden wird dann — trotz der Nähe des Pulsschlages der inneren Großstadt — die Bewohner wieder ein Heimatgefühl beseelen können, wie es in den Städten früherer Jahrhunderte selbstverständlich gewesen ist.

Mit diesen Vororttrabanten sind aber noch nicht die von den Städtebauern aller Kulturstaaen heute soviel

Handelsgrößentren eines Landes herausgebildet haben. Insbesondere sind es die Großindustrie und der Bergbau, die — an bestimmte Stellen gebunden — zum Anwachsen großer Industriebezirke führen. Hier genügt es nicht mehr, für die einzelnen, eng zusammengewachsenen Stadt- und Landgebiete Einzelplanungen aufzustellen, hier kann nur eine, auf das Gebiet des ganzen Bezirkes sich erstreckende Planung die Grundlage schaffen für eine weitere Entwicklung nach verkehrstechnischen, wirtschaftlichen, gesundheitlichen und siedlungstechnischen Gesichtspunkten. Wenn auch das Problem der Landplanung über das Thema des Formproblems der Großstadt bereits hinausgeht, so ist es doch nötig, im Rahmen dieser Ausführungen auch

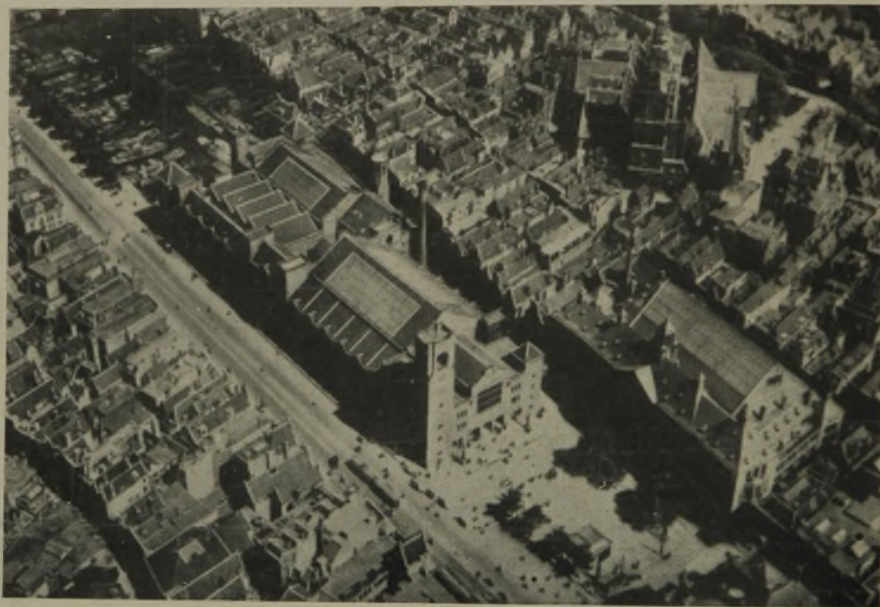


Abb. 15. Die Börse im Stadtbild von Amsterdam. (Arch. Berlage.)

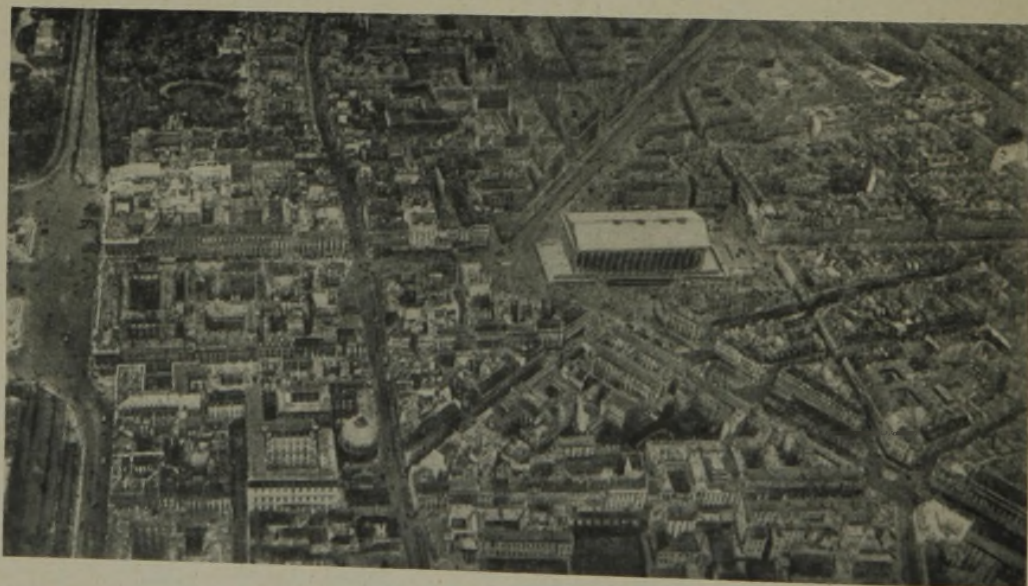


Abb. 16. Paris. Quartier de la Madeleine.

erörterten Trabanten- oder Satellitstädte gemeint, die in weiterer Entfernung der Großstädte, vor allem der Riesenstädte, als selbständiger Wirtschaftskörper gedacht sind und in England 50 bzw. 36 km nördlich von London in den Gartenstädten Letchworth und Welwyn bereits in verheißungsvollen Anfängen geschaffen worden sind. Abb. 13, S. 51, zeigt eine Darstellung der Trabantenmöglichkeiten in weiter Entfernung von London.

Die Erörterung der Frage der Satellitstädte greift bereits auf das Gebiet der sogenannten Landesplanung über. Während die Gesamtbebauungspläne einer Stadt das örtliche Wirtschaftsgebiet umfassen, erstreckt sich die Landesplanung auf ausgedehnte, eine ganze Zahl von Städten und Landgemeinden umfassende Wirtschaftsgebiete, wie sie sich insbesondere in den Industrie- und

diese Frage kurz zu streifen, die in engster Verbindung steht mit der weiteren Entwicklung der in solchen Bezirken einer Landesplanung gelegenen Großstädte selbst. Großstädte, die für sich gelegen sind, ohne dicht bevölkertes Hinterland zu besitzen, die vielmehr auf weite Entfernung rein ländliche Besiedlung aufweisen, wie z. B. die Stadt Hannover, sind selbstverständlich nicht nach dem Gesichtspunkt einer Landesplanung zu behandeln, sondern nur im Sinne einer städtebaulichen Einzelgestaltung. Hierbei hat sich die Gesamtplanung nur insoweit über das eigentliche Stadtgebiet hinaus zu erstrecken, als in absehbarer Zeit zu erwarten ist, daß diese benachbarten Flächen in wirtschaftlicher oder bevölkerungstechnischer Hinsicht in Beziehung treten zu der zentral gelegenen Großstadt und in eine gewisse städtebauliche Abhängigkeit von ihr gelangen werden. Eine Landes-

planung dagegen kommt für solche Gebiete in Frage, in denen zahlreiche Einzelzentren sich mehr oder weniger dicht aneinanderreihen, die in wirtschaftlicher Hinsicht jedoch keine selbständige Einheit bilden, vielmehr nur in der Summe der Einzelorganismen eine städtebauliche Einheit darstellen. Das charakteristischste Beispiel dieser Art ist in Deutschland das rheinisch-westfälische Industriegebiet (Abb. 14, S. 51).

Der Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk, der dieses gesamte Gebiet umfaßt, hat als Aufgabe die Bearbeitung und Durchführung städtebaulicher, verkehrs- und siedlungstechnischer Fragen nach den Gesichtspunkten der Landesplanung. Auch das oberschlesische, mitteldeutsche und das sächsische Industriegebiet stellen mehr oder weniger solche einheitliche Wirtschaftsgebiete dar, die früher oder später vom Standpunkt der Landesplanung aus bearbeitet werden müssen. Durch die gewaltsame Abtrennung von Ost-Oberschlesien ist eine künstliche Trennung vollzogen worden, die ein einheitliches Wirtschaftsgebiet durch willkürliche Grenzen zerrissen hat. Wir sehen dort in dem bei Deutschland ver-

bliebenen West-Oberschlesien augenblicklich eine interessante städtebauliche Entwicklung sich dadurch vorbereiten, daß der ganze, dicht bevölkerte Teil des dortigen Industriegebietes sich im wesentlichen in drei Großstädte zusammenschließen wird, die — nachdem der preußische Landtag vor kurzem umfangreiche Eingemeindungen in die Stadtkreise Beuthen, Gleiwitz und Hindenburg beschlossen hat — unter sich und zusammen mit den angrenzenden Landkreisen einen Zweckverband anstreben.

Betrachtet man die revolutionäre Umwälzung, die auf dem Gebiete der Stadtform im Laufe der letzten 100 Jahre sich vollzogen hat und bedenkt man weiter die ungeheuren heute noch gar nicht absehbaren Entwicklungsmöglichkeiten der Technik und berücksichtigt man weiter die außerordentlichen Entwicklungsmöglichkeiten, die sich für die mitteleuropäische Wirtschaft und damit dank der geographischen Lage Deutschlands für die deutschen Großstädte in Zukunft ergeben können, so wird man sich keiner Utopie schuldig machen, wenn man auch den zukünftigen Entwicklungsmöglichkeiten der deutschen Großstädte und Riesenstädte weitestgehend städtebaulich Rechnung trägt.

Flughäfen und Landeplätze in Mittelstädten.

Von Stadtoberbaurat L u t h a r d t, Gera. (Hierzu 3 Abbildungen.)



Nicht alle Mittelstädte sind in der Lage, sich dem regelmäßigen deutschen Reichs-Luftverkehr anzuschließen. Auch größere Städte, die bei etwa 30 km Entfernung im Wirkungsbereich größerer Flughäfen liegen, unterlassen besser die Anlage eigener Luftverkehrseinrichtungen. Denn Luftverkehr ist Schnellverkehr, und Fernverkehr erfordert sofortigen Anschluß in den Umsteigehäfen und an durchgehende Fernlinien mit möglichst wenig geringen Zwischenlandungen. So sehen wir

häfen für Mittelstädte noch nicht brennend ist, so sollte doch keine Stadt versäumen, in ihrem Verkehrs- und Flächenaufteilungsplan heute schon Gelände für einen Flugplatz vorzusehen und freizuhalten, das zunächst als Notlandeplatz verwendet werden kann; denn Niemand kann voraussehen, wie sich das Flugwesen vielleicht schon in absehbarer Zeit entwickelt und eine Unterlassung kann sich auch hier schwer rächen.

Eine eingehende Untersuchung wird schnell ergeben, daß die Zahl geeigneter Flugplätze durchaus nicht so groß



Abb. 1. Ansicht des Verwaltungsgebäudes vom Wagen-Halteplatz aus gesehen. (Flughafen Gera.)
Architekten: Eckler und Knoblauch.

heute mehrfach, wie 40 bis 50 km voneinander entfernte Städte, auch Großstädte, mehr oder weniger freiwillig dazu übergeben, an Stelle eigener gemeinschaftliche, dafür sorgfältig ausgebaute Flughäfen mit guten Anschlüssen an die Fernstrecken anzulegen. Ein gut geregelter Zubringerdienst durch das Auto mit einem Radius von mindestens 25 km Entfernung vom Flughafen muß auch heute noch als normal bezeichnet werden.

Daneben gibt es noch andere äußere und innere Hinderungsgründe für den Ausbau von Flugplätzen, besonders durch das Gelände und benachbarte Bebauung. Aber wenn auch heute noch vielfach der Ausbau von Flug-

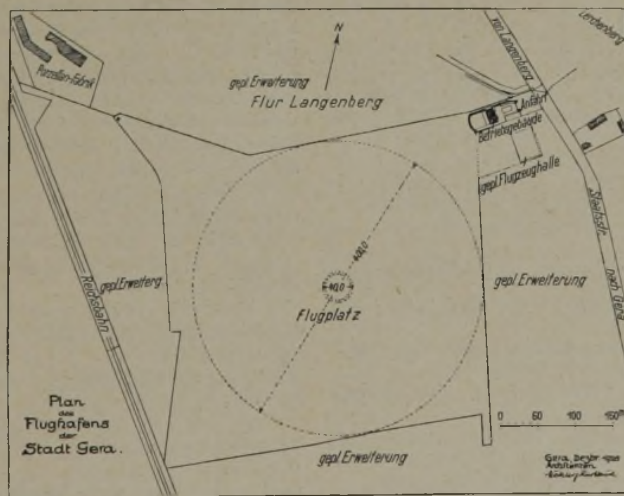


Abb. 2. Gesamtplan des Flughafens Gera. (1 : 10 000.)

ist, häufig ein einwandfreies Gelände überhaupt fehlt; denn abgesehen von der heute besonders ins Gewicht fallenden finanziellen Hemmung, sind eine ganze Reihe technischer Vorschriften zu erfüllen, die wir nachstehend einer kurzen Betrachtung unterziehen wollen:

Für die Anlegung von Flughäfen und Landeplätzen gelten folgende Richtlinien:

Ein Flughafen soll so angelegt sein, daß Flugzeuge jeder Art dort abfliegen, landen und Unterkunft finden können. Dazu ist vor allem ein entsprechend großes Gelände unerlässlich.

Ein Flughafen erfordert eine ebene Fläche, die mög-

lichst nicht in nebelreichen Niederungen liegt, Flugzeugen in allen Richtungen zum Abflug oder zur Landung ein Rollen über wenigstens 600 m (Rolllänge) gestattet und unmittelbar anschließend daran eine Steigmöglichkeit im Winkel 1:15 bietet.

Die untere Begrenzung der Flughafenzone ist im allgemeinen außer dem Flughafengelände der Mantel eines Kegelstumpfes von folgender Lage und Größe:

1. Die Achse des Kegelstumpfes ist lotrecht.

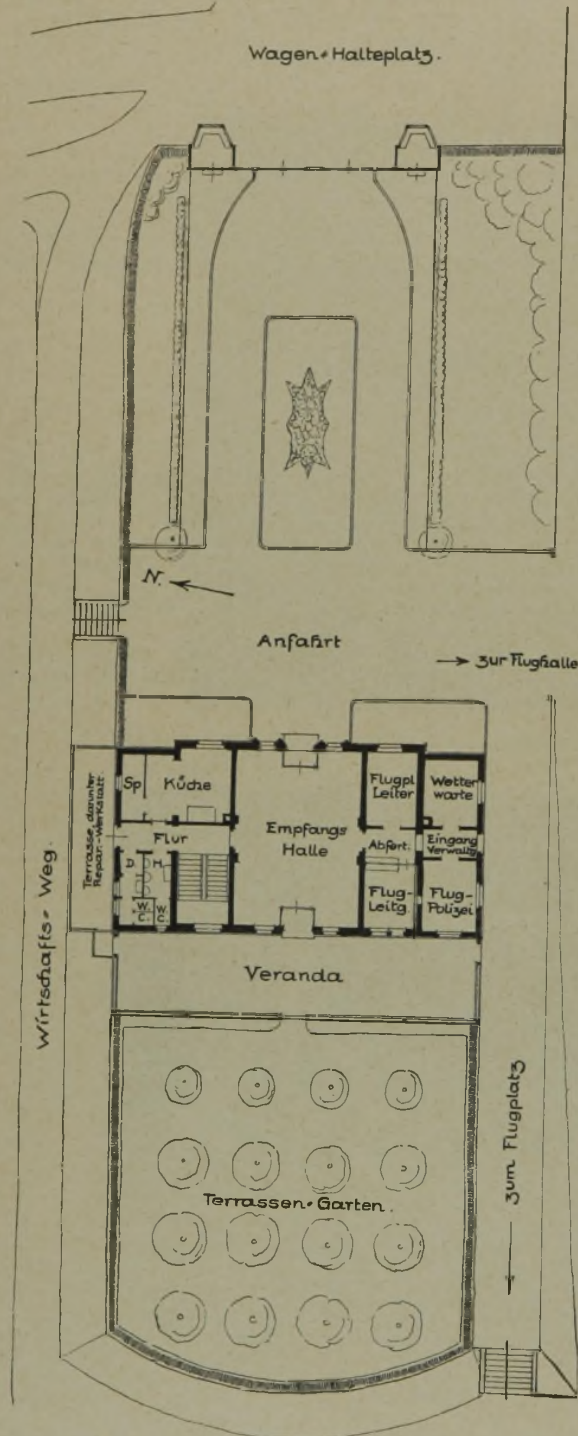


Abb. 3. Plan der Anfahrt zum Flughafen mit Grundriß des Verwaltungsgebäudes. (Maßstab 1:400)

2. Der Mittelpunkt des unteren kleineren Grundflächenkreises ist der Flughafenmittelpunkt.
3. Der Mantel ist gegen die Grundfläche im Verhältnis 1:15 geneigt.
4. Der Halbmesser des unteren Grundflächenkreises hat eine Länge von 300 m, der des oberen von 10 km.
Ein ausgebauter Flughafen soll in der Regel folgende Einrichtungen aufweisen:
 1. Luftfahrzeughallen mit Heiz- und Beleuchtungseinrichtungen; Zahl und Ausmaße richten sich nach dem Umfang des Luftverkehrs und den hierfür vorgesehenen Luftfahrzeugen.
 2. Unterirdische Betriebsstoffbehälter, deren Zahl und Fassungsvermögen von der Genehmigungsbehörde festzusetzen ist.

3. Eine heizbare Werkstatt mit dem nötigen Fachpersonal, in der an mindestens 2 Flugzeugen gleichzeitig, auch bei Nacht, alle Instandsetzungen vorgenommen werden können, die für gewöhnlich nicht in einer Fabrik bewerkstelligt werden.
4. Eine Flugwetterwarte.
5. Eine Flughafenfunkstelle mit einer Reichweite und einer Ausstattung, die der Bedeutung des Flughafens entspricht; die Luftleiter sollen nicht in die Flughafenzone hineinragen.
6. Einrichtungen für Landebeleuchtung und Befeuerung.
7. Unterkunftsmöglichkeit für Luftfahrer, die im Interesse des Flugbetriebes im Flughafen übernachten müssen.
8. Verwaltungsgebäude in der Nähe der Landestelle mit Aufenthaltsraum und den erforderlichen Wohlfahrtseinrichtungen für Luftfahrer und Fluggäste sowie getrennten Räumlichkeiten für Flugleitung, Wetterdienst, Funkdienst, Paß-, Zoll- und Poststelle, Polizeiflugwache und Unfallstelle, die für erste Hilfeleistung auszustatten ist.
9. Wasser- und Elektrizitätsversorgung.
10. Bahnanschluß.
11. Gepäckdienst und gute Kraftwagenverbindung zu den Verkehrsmitteln auf der Erde.

Außerdem sollen die für die unter Nr. 3 genannten Arbeiten im allgemeinen nötigen Ersatzteile vorgehalten werden.

Je nach der Bedeutung des Flughafens kann zu einer einfacheren Ausgestaltung auf Antrag von der Schaffung einzelner Einrichtungen abgesehen werden.

Für Wasserflughäfen sind die Erfordernisse sinngemäß. Die Rolllängen müssen in jeder Richtung 1500 m messen, die Wassertiefe soll möglichst 4 m, mindestens aber 1,5 m betragen. Einrichtungen zum Zuwasser- und Aufbringen von Luftfahrzeugen müssen vorhanden sein.

Landeplätze sind Anlagen für den öffentlichen oder privaten Luftverkehr mit einfacheren Betriebs-, Unterhalts- und Wohlfahrtseinrichtungen, besonders hinsichtlich der Größe des eigentlichen Landegeländes, je nach Art ihrer Sonderbestimmung. Bei einem kleineren Rollfeld muß auf das Vorhandensein eines von Hindernissen freien Anschweberaumes entspr. hindernisfreien Flughafenzone besonders geachtet werden.

Notlandeplätze, wie oben erwähnt, erhöhen die Sicherheit der Luftfahrt, weil Luftfahrzeuge bei Betriebsstörungen dort landen können. Andererseits bieten sie die Möglichkeit, daß Luftfahrzeuge auch aus anderer Veranlassung auf ihnen landen und daß Luftfahrtveranstaltungen, für die besonders umfangreiche Baulichkeiten nicht errichtet zu werden brauchen, dort abgehalten werden, sofern das Gelände den Anforderungen genügt.

Zu Notlandeplätzen eignen sich ebene Flächen ohne Gräben und Zäune (Wiesen, Weiden, Kleeschläge und ähnliche), sofern in dem oben angedeuteten Umkreis keine sonstigen Luftfahrthindernisse (Telefon- und Starkstromleitungen, Häuser u. dgl.) vorhanden sind.

Ein Vorsprung im Luftfahrtwesen ist nicht so schnell einzuholen, so leicht an und für sich die Anlage eines Flughafens herzustellen erscheint.

Unter den Städten, die rasch die wirtschaftliche Bedeutung guter Flugverkehrsverbindungen erfaßten, gehört die Stadt Gera. Sie hatte allerdings auch allen Anlaß, hierin sich keiner Unterlassung schuldig zu machen, denn mit seinen Eisenbahnverbindungen ist sie heute noch das Aschenbrödel Mitteldeutschlands. Trotz ihrer Lage an der direkten Linie Berlin—Leipzig—Nürnberg—München und Chemnitz—Erfurt, seiner industriell hochentwickelten Umgebung und seinen 80 000 Einwohnern hält auch heute noch nur ein einziges Schnellzugpaar.

Seine Ursachen hat dieser Zustand in der Lage der Stadt, im Übergang der früheren sächs. und preuß. Staatsbahn, in der Rivalität beider Gesellschaften, die auch heute noch nicht ganz überwunden scheint. Gera mußte zusehen, wie die preuß. Schnellzüge durch das benachbarte Saaletal, die sächs. durch das östliche Pleißetal gelegt wurden. Auch heute noch führt eine Autofahrt nach einer der benachbarten Schnellzugsstationen schneller zum Ziel als die mangelhaft ausgestatteten Bummelzüge.

Um diese Nachteile auszugleichen, unternahm die Stadt Gera einen raschen und energischen Vorstoß zum sofortigen Anschluß an das Reichsflugnetz, unterstützt von zahlreichen Luftfahrtinteressenten und den wirtschaftlichen Kreisen der Stadt.

Wie alle Städte von wirtschaftlicher Bedeutung hatte Gera demnach besonderen Anlaß, sich bald einen Flughafen zu bauen. Es war nicht leicht, ein allen Anforderungen genügendes Fluggelände, daß auch bequem zu erreichen ist, ausfindig zu machen.

Man einigte sich schließlich auf ein Wiesengelände im Elsbetal, nördlich der Stadt, das im Westen von der Eisenbahn Gera—Zeititz, im Norden durch die Flur Langenberg, im Osten durch die Chaussee Tinz—Langenberg, im Süden durch die Felder und Wiesen des ehemaligen

Kammergutes Tinz begrenzt ist. (Vgl. den Übersichtsplan Abb. 2, S. 53.)

Ein unmittelbarer Zugang zum Grundstück war nicht vorhanden und mußte erst durch Zuerwerbung eines Geländestreifens von etwa 35 m Breite geschaffen werden.

Die hauptsächlichste Windrichtung ist Nord-West und West; das Elstertal verläuft im allgemeinen von Nord nach Süd. Dem Zugangstreifen ist von Ost-Nord-Ost der Lerchenberg vorgelagert. Ein Starten in dieser Richtung kommt also nicht in Frage. So war es gegeben, an dieser Stelle die erforderlichen Gebäude zu planen.

Zunächst wurde als Notstandsarbeit der Platz eingeebnet und durch Einlage einer gut wirkenden Drainage für ständige Entwässerung gesorgt. Unmittelbar anschließend wurde der Flugverkehr auf der von der Luft-hansa betriebenen Reichsflugstrecke Halle—Gera—Plauen aufgenommen.

Sodann ging man an die Ausführung des Verwaltungs- und Restaurationsgebäudes, da seitens der Riebeckbrauerei als Pächterin die Finanzierung dieses Gebäudes gesichert wurde. Dem Neubau ist eine Veranda mit großer Terrasse nach dem Flugplatz vorgelagert, die als Zuschauertribüne bei Flugveranstaltungen dient. (Vgl. Abb. 1, S. 53, und Abb. 3, S. 54.)

Das Gebäude enthält eine große Empfangshalle, nach dem Flugplatz, anschließend die Abfertigungsräume für die Fluggäste, Flugpolizeiwache, Wetterwarte und Flugfunk-

betrieb. Auf der anderen Seite liegen die Räume für den Wirtschaftsbetrieb, im Untergeschoß Montage- und Kellerräume, im Obergeschoß weitere Gast- und Erfrischungsräume und die Wohnzimmer für den Wirt.

Für die Flughalle ist ein Gelände südlich des Verwaltungsgebäudes vorgesehen, doch ließ sich die Ausführung bisher noch nicht verwirklichen.

Bei der Planung ist eine Auseinanderhaltung von Verwaltungsgebäude und Flughalle streng einzuhalten, so daß es dem Publikum ohne besondere Erlaubnis unmöglich ist, den technischen Betrieb zu stören.

Die Erbauer, Arch. Eckler und Knoblauch, fanden seitens der Behörden und der Luftverkehrs A. G. volles Verständnis für ihre Pläne. Sie sahen sich einer neuen Aufgabe gegenüber, für die es keine Vorbilder, besonders für Städte gleicher Größe, gab. Der endgültigen Lösung ging eine Reihe von Versuchen voraus, wobei auch ausländische, besonders französische Vorbilder berücksichtigt wurden. Letzten Endes kam man aber doch dazu, unter Berücksichtigung der luftnavigatorischen Forderungen wie der örtlichen Verhältnisse, eine eigenartige Anlage herzustellen, die bisher allen Forderungen gerecht wurde. Hoffentlich kann auch der weitere Ausbau bald durchgeführt werden.

Gera kann stolz sein, eine Anlage zu besitzen, wie nur wenige Städte, und muß bestrebt sein, den errungenen Platz zu behaupten zum Gedeih deutscher Luftfahrt. —

Literatur.

Wohnung und Siedlung. Von Paul Wolf. Gr. 8°. 286 S. Berlin 1926. Ernst Wasmuth A. G. Preis geb. 34 M. —

Ein Werk von ungewöhnlicher Bedeutung, aus vier Abschnitten wertvollsten Inhalts bestehend. Der erste Abschnitt ist ein geschichtlicher Rückblick auf das Wohnwesen der Vergangenheit, der zweite behandelt die Grundlagen des heutigen Wohn- und Siedlungswesens, der dritte befaßt sich mit den Bestandteilen der „Wohnstadt“, während der vierte die zukünftigen Ziele aufzeigt. Das Ganze ist mit nicht weniger als 457 zumeist ausgezeichneten Abbildungen ausgestattet, großenteils aus der Dresdner Ausstellung des Jahres 1925 über „Wohnung und Siedlung“.

Der Rückblick auf die historisch-völkerkundliche Entwicklung des Wohnungs- und Siedlungswesens bezieht sich auf das ur- und vorgeschichtliche Wohnwesen, auf dasjenige der lebenden Naturvölker, auf das morgenländische und antike Wohnhaus, auf Dörfer und Bauernhöfe, auf das Wohn- und Siedlungswesen im deutschen Mittelalter, in der Renaissance- und landesfürstlichen Zeit, sowie im neunzehnten und zwanzigsten Jahrhundert bis zum Weltkriege. Auch Dem, der in dem geschichtlichen Werden, dem Aufstieg und Niedergang des Wohnens der Menschheit bewandert zu sein glaubt, bietet der Verfasser in seiner meisterhaften schriftlichen und zeichnerischen Darstellung eine Menge lehrreichen Stoffes.

Die Grundlagen des heutigen Wohn- und Siedlungswesens sind gesundheitlicher, bautechnischer, wirtschaftlicher und rechtlicher Art. Gesundheitlich handelt es sich um die eigentliche Haushygiene, um Wasserversorgung und Abfallbeseitigung, um Freiflächen für Erholung und Bewegung, um Haus- und Kleingärten; technisch um den Zusammenhang von Bebauungsplan und Entwässerung, ferner besonders um Wohn- und Verkehrsstraßen, Straßenbahnen, Stadt-, Vorort- und Fernbahnen, und in neuester Zeit um selbständige, nicht zum Anbau bestimmte Kraftwagenstraßen, die in den Darlegungen des Verfassers etwas zu kurz gekommen sind. Von grundlegender wirtschaftlicher Bedeutung sind der Grundstücksverkehr, die Umwandlung von Rohland in Bauland durch die sogenannte Erschließung, um Bodenreformfragen, Erbpacht und Wiederkaufrecht; sodann um die Anwendung von Flach- oder Hochbau unter Vermeidung von Übertreibungen. Die Bedeutung des den Bebauungs- und Fluchtlinienplänen voraufgehenden Flächennutzungsplanes wird treffend beleuchtet, auch die Landesplanung kurz erläutert; die allmähliche Wiederbelebung der freien Wirtschaft im Wohnungsbau wird als notwendig bezeichnet. In rechtlicher Beziehung handelt es sich um die städtebauliche Gesetzgebung, die Grundstücksumlegung, die Staffelbauordnung und die Wohnungsaufsicht unter angemessenem Abbau der „zu Wasserköpfen angeschwollenen“ Wohnungssämter.

Als „Elemente der Wohnstadt“ werden im dritten Abschnitt das Wohnhaus, der Baublock und das Wohnviertel behandelt. In erster Linie steht das Wohnhaus selbst, das als Kleinwohnungs- und Mittelstands- und Großwohnungs- haus, ferner als Ein-, Mehr- und Vielfamilienhaus, mit Haus-

gärten oder Pachtgärten oder ohne sie, eingehend besprochen wird; dazu kommen Alleuteheime, Jungesellenheime, Einküchenhäuser u. dgl. Der Baublock in seiner verschiedenen Bestimmung für kleine und große Häuser, offene und geschlossene Bebauung, sowie seine einheitliche Gestaltung mit oder ohne Nutzgärten und Spielflächen sind etwas knapp behandelt; desto reichlicher ist das „Wohnviertel“ gegliedert und veranschaulicht durch die erfreuliche Menge von etwa 180 vortrefflichen Abbildungen, Entwürfe zahlreicher Verfasser und Ausführungen aus neuerer und neuester Zeit in Deutschland und anderen Ländern darstellend.

Welches sind „die Ziele der Wohnungs- und Siedlungspolitik“, mit denen sich der letzte Abschnitt des Werks beschäftigt? Weitere Pflege des Siedlungsgedankens und des Flachbaues, aber ohne Übertreibung. Kein Durcheinander von Stadt und Dorf, aber halbländliche Bauweise am Außenrand der Städte. Keine dauernde Zwangswirtschaft oder Sozialisierung, sondern Wiederbelebung der freien Wohnungswirtschaft unter Vermeidung störender Plötzlichkeit. Pflege der Betätigung gemeinnütziger Organisationen beim Kleinwohnungsbau sowohl im Flachbau als in der Form tadelloser Stockwerksbauten. Mehrgeschossige Miet-häuser an bereits vorhandenen Straßen und Plätzen, aber auch an Verkehrsstraßen der Außenbezirke und sonst geeigneten Örtlichkeiten unter Trennung von Wohn- und Industriebezirken; aber Vermeidung der weiteren ringförmigen Umpanzerung unserer Städte; statt dessen nach Möglichkeit Auflockerung in trabantenartige, halb ländliche, in sich geschlossene, für Wohn- und Industriezwecke bestimmte Gebilde, die voneinander durch dauernde Freiflächen getrennt sind. Den Schluß bildet eine Betrachtung über die in sozialisierender Richtung sich bewegenden Bestrebungen der Boden- und Geldreform, denen der Verfasser wohlwollend gegenübersteht, ohne seine Bedenken zu verschweigen.

Der Verfasser hat sein ausgedehntes und ausgezeichnetes Werk nicht als Lehre des Städtebaues bezeichnet, obschon es mit den wichtigsten Teilen der städtebaulichen Wissenschaft und Kunstübung sich eingehend beschäftigt. Der Wunsch, daß das Buch „beitragen möge zur Klärung der für unser gesamtes Volk so bedeutsamen Wohnungs- und Siedlungsfrage“ ist vollauf berechtigt, und die Erfüllung dieses Wunsches darf mit Sicherheit erwartet werden. Das ist um so wichtiger, als die städtebaulichen Bestrebungen während der letzten Jahrzehnte die engen Grenzen der Fachkreise weit überschritten haben und infolgedessen Gefahr laufen, der Verflachtung zu verfallen und als einseitige Schlagworte politischer Parteien mißbraucht zu werden. Nur der Techniker, so führt der Verfasser in Übereinstimmung mit Brunner aus, vermag das Gebiet der Baupolitik wirklich zu beherrschen und ihre Forderungen zu erfüllen, vorausgesetzt, daß er durch Studium, Erziehung und Erfahrung nicht bloß hinsichtlich der technischen und künstlerischen, sondern auch in bezug auf die wirtschaftlichen Erfordernisse des Städtebau- und Siedlungswesens auf der Höhe der Zeit steht. Vita brevis, ars longa. —

J. St ü b b e n.

Ein Beitrag zum Gestaltungsproblem einer Industriestadt. Von Ludwig Lemmer, techn. Beigeordneter der Stadt Remscheid. Lindner-Verlag. Düsseldorf 1927.

In diesem Werke unternimmt es der Verfasser, die Entwicklung seiner Vaterstadt bis zum heutigen Tage darzustellen und hieraus die Bedingungen abzuleiten, die für ihre Zukunft maßgebend sein müssen.

Nach kurzer Schilderung des Werdeganges der Stadt, die sich aus den für das Bergische Land charakteristischen Einzelsiedlungen, den Höfen, zu einer bedeutsamen Industriestadt von jetzt 80 000 Einwohnern in zäher, für das Bergische Land ebenfalls charakteristischen Beharrlichkeit emporgearbeitet hat, und dem sie ihre eigenartige Erscheinung auf Bergeshöhe verdankt, wendet er sich den Voraussetzungen zu, die ihre Weiterentwicklung bedingt haben und, nach den neueren Auffassungen über Städtebau, für sie weiterhin maßgebend sein müssen. Die Einflüsse, die die topographischen, geologischen und meteorologischen Verhältnisse auf Straßenbau, Kanalisation und Wasserversorgung zwingend ausüben, werden kurz angedeutet, und, von dem gegenwärtigen Zustand der Stadt ausgehend, werden des weiteren die gerade für die Entwicklung einer in so ungünstigem Gelände gelegenen Stadt in besonders hohem Maße bestimmenden Verkehrsanlagen eingehend besprochen.

Der allmähliche Ausbau der die in Einzelsiedlungen verstreuten Höfe verbindenden Wege in ein städtischen Bedürfnissen dienendes geordnetes Straßennetz, die mit Rücksicht auf den stetig wachsenden Kraftwagenverkehr nach Konstruktion und Linienführung erforderlichen Verbesserungen, die wegen der wenig günstigen Eisenbahnverhältnisse besonders wichtige Anlage von ausschließlich dem Autoverkehr dienende Kraftwagenbahnen, die Eisenbahnen, die Kleinbahnen und schließlich auch vorausschauend der Flugverkehr, werden, soweit dies im Rahmen der Schrift angebracht, besprochen. Daß dabei die interkommunalen Beziehungen nicht vernachlässigt werden, sei besonders hervorgehoben.

Wenn alle die genannten Verkehrsanlagen unter den Schwierigkeiten der Geländeformation zu leiden haben, so ist diese auf der andern Seite der Entstehung von Wanderwegen, der Ausscheidung von Grünstreifen und Flächen besonders günstig und die hierdurch bedingte Aufteilung des 3300 ha umfassenden Stadtgebietes in Wohn-, Industrie- und der Erholung gewidmetes Gelände zeigt, daß sich unter Berücksichtigung aller neuzeitlichen Forderungen des Städtebaues die Stadt Remscheid zu einer Größe von 200 000 Einwohnern entwickeln kann, und daß, wenn die Pläne durchgeführt sein werden, nicht mehr als 60 Einwohner auf dem Hektar zu wohnen brauchen.

In den folgenden Abschnitten wird eingegangen auf die Finanzierung der Wohnbauten, auf den Ausbau neuer Siedlungen und der alten Stadt und auf die Bautätigkeit, die die Stadt selbst ausübt. Sehr erfreulich ist, daß dabei auch im Hinblick zum Ganzen anscheinend nebensächliche Fragen nicht unbeachtet bleiben, wie z. B. der Ausbau von Baulücken und die damit im Zusammenhang stehende Aus- und Umgestaltung freistehender Giebel bei Anschluß neuer Häuser an alte.

Ferner wird behandelt die auf Grund der Bauordnung und des Generalplanes mögliche Ausnutzung der Baugrundstücke hinsichtlich der Anzahl der Geschosse der auf ihnen zu errichtenden Gebäude, wobei unter Hinweis auf die nach dem Bauflichtengesetz von 1875 aufgestellten, den heutigen Anschauungen nicht mehr entsprechenden Fluchtlinienpläne auf die ihnen anhaftenden Mängel eingegangen und die Hoffnung ausgesprochen wird, daß das neue Städtebaugesetz hierin einen auf gesetzlicher Grundlage beruhenden Wandel schaffen werde.

Mit Darstellung von Einzelaufgaben im Rahmen des Gesamtplanes und mit Vorführung einiger neuer Hochbauten, die dartun, daß man in Remscheid mit Erfolg bestrebt ist, die alte bodenständige, aus den natürlichen Gegebenheiten herausgewachsene Bauweise auch bei den neuen Bauten hochzuhalten und mit einer kurzen Schlußbetrachtung endigt das Werk.

Wenn man die im Vorstehenden kurz geschilderte Darstellung der Werde- und Entwicklungsgeschichte der Stadt Remscheid wiederholt durchliest, so gewinnt man immer mehr den Eindruck, daß man es mit einer Abhandlung zu tun hat, deren Bedeutung in technischer und städtebaulicher Hinsicht weit über den Rahmen der Stadt Remscheid hinausreicht. Die Liebe zur Heimat findet in ihr den lebhaftesten Ausdruck und hat den Verfasser sichtlich bei seinen Arbeiten für die Entwicklung seiner Vaterstadt geführt; und die Art, wie, nach dem Vorwort zu schließen,

alle in ihrer Verwaltung tätigen Kräfte an diesem Werk beteiligt worden sind, erscheint für die Behandlung städtebaulicher Fragen im weitesten Sinne vorbildlich. Unter der zielbewußten und sicheren Leitung des Stadtbaurates arbeiten die Vertreter aller Sonderfächer an der großen Aufgabe mit und tragen so dazu bei, sie in nachahmungsweiser Weise ihrer Lösung entgegenzuführen. Und so ist eine Arbeit zustande gekommen, die, als Monographie, durch eingehende Darstellung eines Einzelfalles jedem mit ähnlichen Fragen befaßten Fachmann den Weg zeigen kann, den er zur Erfüllung der Forderungen des neuzeitlichen Städtebaues einzuschlagen hat.

Dr. Höpfner, Kassel.

Vermischtes.

Die Reichsstraßen im Mittelalter. Standen bisher im Vordergrund des wissenschaftlichen Interesses in fast einseitig zu benennender Vorliebe die Römerstraßen, so ist es sehr zu begrüßen, daß nunmehr nach dem Vorgange der mittelalterlichen Stadtplanforschung auf die Straßen des Mittelalters als für Entstehung und Wachstum von Handel und Verkehr und damit von Städten als grundlegend wichtig das Hauptaugenmerk sich richtet. Von diesem Standpunkt aus erweckt ein Vortrag von Professor Dr. Karl Weller, Stuttgart, im Verein für Kunst und Altertum, Ulm und Oberschwaben, weit über den örtlichen Rahmen allgemeines Interesse. In der Frühzeit wurden die Römerstraßen wohl noch gern benutzt, verfielen aber, da ihre Endziele nicht mehr maßgebend waren. Dagegen waren die fränkischen Könige gute Straßen- und Brückenbauer, nach dem römischen Vorgange als Voraussetzung für ihre Machtentfaltung. Ihnen ist die große Handelsstraße vom Niederrhein über Frankfurt—Rothenburg o. d. T.—Augsburg zum Brenner zu verdanken. Eine andere karolingische Reichsstraße hatte die West—Ost-Verbindung Paris—Verdun—Metz—Worms—Ingolstadt der Donau entlang gen Osten (die Straße der Nibelungensage) zur Folge. Der aufblühende Handel der Hohenstaufenzeit führte zum Bau weiterer Straßenzüge, vor allem der Verbindung mit Italien über den Gotthard. Technisch interessant ist dabei, daß die Abgründe mit durch Ketten an den Felsen aufgehängten Holzbrücken überwunden wurden. Diese Fernstraßen des Mittelalters hießen Reichs-, Königs- oder Kaiserstraßen und waren auch im Mittelalter schon teilweise mit Steinmaterial befestigt. Die Gaugrafen der einzelnen Bezirke und alle diejenigen Beamten, denen das königliche Zoll- und Geleitrecht verliehen war, hatten damit auch die Pflicht des Unterhalts. Die Breite der Straßen betrug durchschnittlich ungefähr 5 m (16 Schuh). Der Verlauf der Reichsstraßen war, wie heute die Bahnlinie, maßgebend zunächst für die Lage der Burgen des Hochadels, denen die königlichen Rechte zur Wahrung übertragen waren, wie für die Wahl des Platzes der meisten im 12. und 13. Jahrhundert gegründeten Städte. Je mehr Licht auf die zweifellos vorhandenen, nur infolge mangelnder Urkunden wie des fast ausschließlichen Interesses für Römerstraßen bis heute noch so gut wie unbekannt mittelalterlichen Straßenzüge fällt, desto wertvollere Ausgangspunkte für das Verständnis der Entstehung der deutschen Städte werden vorliegen, wie auch für die zweifellos vorhandenen Wechselbeziehungen der Grundrißanlagen der einzelnen Städte selbst. — Klaiber, Ulm.

Städtebauliche Veranstaltung in Hagen i. W. Ab 27. Mai findet in sämtlichen Räumen der Hagener Stadthalle eine große städtebauliche Veranstaltung statt. Sie soll Städtebau und Wohnungsbau in Gegenwart und Zukunft als Problem des Verkehrs und der Wirtschaft behandeln. Verbunden wird die Veranstaltung mit einer Ausstellung, an der sich bedeutende Architekten beteiligen werden. Hervorragende Städtebauer, u. a. Prof. Dr.-Ing. E. h. Jansen, Berlin, Prof. Dr.-Ing. Blum, Hannover, haben als Vortragende bereits ihr Erscheinen zugesagt. Ebenso wird der Leiter des Bauhauses in Dessau, Prof. Gropius, sprechen. — Träger der Veranstaltung sind die Stadt Hagen, der Baufachbund (Vereinigung der baufachlichen Berufsverbände) und das Handwerks- und Gewerbeamt in Hagen. Dem Arbeitsausschuß gehören an: Ob.-Bürgermstr. Finke, Hagen, als Vorsitzender, Dr. Mahler, Syndikus des B. D. A., Landesverband Rheinland und Westfalen, und Geschäftsführer des Baufachbundes, und Dr. Riedel, Syndikus des Handwerks- und Gewerbeamtes Hagen. —

Inhalt: Die Großstadt als Formproblem. (Schluß). — Flughäfen und Landeplätze in Mittelstädten. — Literatur. — 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.