

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 8. OKTOBER 1927

Nr. 20

Die Neugestaltung des Römischen Stadtzentrums.

Schaffung einer neuen Via Imperiale und eines Foro Mussolini.

Projekt des Arch. Prof. Armando Brasini.

Von Arch. Rud. Wilhelms, Rom¹⁾. (Hierzu 3 Abbildungen.)

Wie fast alle europäischen Großstädte, so hat auch Rom mit seinen historischen kleinen Plätzen und engen Gassen in letzter Zeit sehr unter Verkehrsschwierigkeiten zu leiden. Um hier Abhilfe zu schaffen, forderte die Regierung die italienische Architektenschaft auf, Projekte und Vorschläge zur Regulierung des römischen Zentrums auszuarbeiten. Mannigfaltig sind nun die eingereichten Projekte, jedoch die wenigsten waren der schweren Aufgabe gewachsen, galt es doch nicht nur Luft und Platz zu

schaffen, sondern auch Rücksicht auf bestehende tausendjährige Kulturdenkmäler zu nehmen und diese, wenn irgend möglich, ins gebührende Licht zu rücken.

Einige haben versucht, die Aufgabe durch Schaffung neuer Stadtzentren zu lösen. Sie können jedoch viele solcher neuen Zentren schaffen, Rom hat und wird immer nur ein Verkehrszentrum haben,

¹⁾ Anmerkung der Schriftleitung. Wir geben hier die Ausführungen unseres römischen Korrespondenten zunächst ohne persönliche Stellungnahme zu diesem Umgestaltungsplan wieder. —



Abb. 1. Entwurf zur Schaffung eines Forums Mussolini im Zentrum von Rom. Arch. Prof. A. Brasini, Rom

und dieses ist und bleibt das Campo Marzio (Märzfeld).

Die Stadt Rom ist bekanntlich auf mehreren Hügeln erbaut, die große Mulde wird am Campo Marzio gebildet. In diese Mulde laufen die Abhänge vom Campidoglio (Rathaus) und vom Quirinal (Königspalast), durch diese fließen die Wasser des Tiber, hier versammeln sich der Senat und das Parlament, hier befinden sich die großen Banken und die Universität, hier trifft sich Luxus und Schönheit, kurz gesagt, hier rollt sich das gesamte bürgerliche Leben ab und fließt von hier aus in die übrigen Stadtviertel. Schon in der Zeit des Kaiser Augustus, als das große Kaiserreich kaum geschaffen war, breiteten sich die Einwohner Roms gegen die Appia und die Flaminia aus und schafften damals schon in dem heutigen Campo Marzio ein neues Zentrum mit den wunderbaren Bauten, die heute noch jeder bewundern kann.

Wenn man also von einer Regulierung des römischen Zentrums sprechen will, so kann diese nirgends anderswo als nur im Campo Marzio vorgenommen werden. Und dieses ist auch der Grundgedanke gewesen, der den Prof. Arch. B r a s i n i²⁾ beim Studium des vorliegenden Projektes veranlaßte, den Tempel der Agrippa (Pantheon) und das Mausoleum des Kaiser Augustus (Augusteum) mit einer Hauptverkehrsstraße zu verbinden, geschmückt mit verschiedenen Baudenkmalern des kaiserlichen Roms und zu gleicher Zeit fähig, endgültig das Problem des Straßenverkehrs zu lösen. Der Verfasser des Projektes hat auch nicht nur versucht den Abbruch von Palästen und Kirchen von historischem oder künstlerischem Wert zu vermeiden, sondern er hat auch gewisse Paläste von den sie umgebenden kleinen angeklebten Häuschen befreit und sie so von neuem in ihrer originellen Einsamkeit wiedererstehen lassen.

Die Via Imperiale, so soll diese neue Straße benannt werden, wird wie Pläne Abb. 2 u. 3, S. 151, zeigen, ihren Anfang am bestehenden Largo Argentina (A) nehmen und bei einem neu zu errichtenden Gebäude, der großen Markthalle (B), enden. Die Markthalle soll aus einem auf einfachen Pfeilern ruhenden Dach bestehen und zum Handel mit Blumen und Kunstwerken Verwendung finden; der Künstler hat hierbei wohl an den alten Mercato in Florenz gedacht. Im Osten würde der Palast der Römischen Bank (C) in seiner ganzen Großzügigkeit zur Geltung kommen, während im Norden die Termen der Agrippa (D) von den sie umgebenden Baukörpern befreit und ins passende Licht gerückt werden. Von Punkt (D) aus wird ein 75 m breiter Streifen ausgehen und in (E) enden. Für die ganze Länge dieses Streifens werden sich zwei verschiedene Höhen ergeben, in der Mitte wird eine sanfte Schräge auf das Pflaster des alten Roms hinabführen und seitlich werden zwei Straßen von je 25 m Breite auf der jetzigen Straßenhöhe den Verkehr bewältigen. Der mittlere niedrigerliegende Teil wird das alte römische Pflaster aus der Kaiserzeit erhalten und birgt in seinem Herzen das schönste und am besten erhaltene Kunstwerk, den Tempel der Agrippa oder den Pantheon (F), der seine antiken Stufen wiedererhalten soll. Zwei monumentale Treppen, am Ende des mittleren Teiles errichtet, werden auf die neue Straßenhöhe führen und die Eingänge zur Metropolitana umfassen. Seitlich werden auf der ganzen Länge des niedriger liegenden Teiles in Höhe der neuen Straßen Blumenbeete angelegt und Pinien gepflanzt werden. Die an diesen Stellen zu errichtende Brustwehr soll mit Statuen zweiter Güte (die jetzt weiter keine andere Bestimmung haben als die Magazine der verschiedenen Museen zu überfüllen) geschmückt werden.

In der Mitte des Piazza Minerva (G) will der Architekt die bei Ausgrabungen gefundene ägyptische Säule aufstellen, die jetzt in der Leichenhalle der römischen Kommune Totenwache hält.

Das Foro Mussolini, mit der neuen Staatsoper im Zentrum (H), werden im Westen (I) Paläste für die Post, Telegraphie und Telephonie, für die Handelskammer und die neue Börse mit den Handelsgalerien umfassen.

Der östliche Teil (K) des Foro Mussolini, vor den Palästen Chigi und Montecitorio (den Parlamentsgebäuden), wird auf seiner ganzen Länge in der Mitte eine breite Insel erhalten, die in ihrer Mittellinie die bestehende Fontäne des Piazza Colonna (L), die Colonna Antonina (M), den Obelisk von Montecitorio (N), eine neue Fontäne (O) und eine Treppe (P), die die Höhenunterschiede der beiden Plätze Colonna und Montecitorio vermittelt, birgt. Zwei Pfeiler, rechts und links der Treppe postiert, werden die Symbole des Regimes verkörpern. Alle im Bereich der neugeplanten Straßen befindlichen Gebäude werden abgebrochen. Die bei dem Abbruch gewonnenen, aus dem 17. Jahrhundert stammenden Portale sollen bei den Neubauten an passender Stelle wieder Verwendung finden.

Der Tempel des Neptun (Q), der heute mit der alten Börse umbaut ist, wird gänzlich befreit und isoliert werden. Der Stylobat soll wiederhergestellt werden, und die Statue delle Provincie und die Trophäen, die sich heute teils im Campidoglio, teils im Museum in Neapel und teils im Palazzo Odescalchi befinden, sollen ihre alten Plätze wieder einnehmen. Um auch hier wieder den Unterschied des auf antikrömischer Pflasterhöhe erbauten Tempels mit der Straßenhöhe des neueren Roms zu vermitteln, muß auch hier eine Treppe geschaffen werden. Auch wird durch den Abbruch der alten Börse die prächtige, aus dem 16. Jahrhundert stammende Fassade der Kirche S. Ignazius (R) vom Foro Mussolini aus zu bewundern sein. Die Entfernung zwischen dieser Kirche und dem Palazzo Montecitorio beträgt 205 m. Eine im Punkte (S) zu durchbrechende Straße wird vom Corso Umberto aus den Tempel des Neptun und den Pronaos des Pantheon sehen lassen. Ebenfalls soll von der Via Imperiale im Punkte (T) eine neue Straße geschaffen werden, die sich genau in der Richtung des S. Peter befindet, und so im Hintergrund das wunderbare Kunstwerk Michelangelos, die Kuppel der St. Peterskirche, haben wird.

Wenn wir uns dann vom Punkt (T) aus noch weiter nach Norden wenden, so kommen wir auf einen großen Platz, in dessen Zentrum wir das Mausoleum des Augustus erblicken. Dieser Platz soll genau so wie der am Pantheon ausgebildet werden, da wir auch hier wieder zwei verschiedene Straßenhöhen vorfinden.

Die Via Imperiale wird an dieser Stelle mit der Fassade des Krankenhauses St. Jacob (U), das auf Vorschlag des Architekten als Nationalbibliothek eingerichtet werden soll, und der Via Ripetta enden.

Um die Via Ripetta vom Verkehr zu entlasten, ist nach Nordwest in der angegebenen Pfeilrichtung eine neue Verkehrsader geplant, die über die bestehende Ponte Margherite die Verbindung mit dem Prati-Stadtviertel herstellt und gleichzeitig auch die Ponte Cavour entlastet. Nach Nordost wird von diesem Punkt aus eine neue Verkehrsader nach den Stadtvierteln Ludovisi und Salario führen, indem sie in einem langen Tunnel den Pincio durchquert.

Die Via Imperiale, durch mit Blumenbeeten und Pinien bepflanzte Inseln in zwei Teile geteilt, wird eine Länge von 1250 m und eine Breite an der schmalsten Stelle von 40 m haben.

Nach dieser einfachen Darstellung des Projektes werden wohl auch die nicht mit römischen Verhältnissen vertrauten Leser von dessen Großzügigkeit eine Vorstellung gewonnen haben. Wir wollen jetzt annehmen, Rom ist schon in seinem neuen Gewand erstanden und wir unternehmen durch die neuen Straßen einen kleinen Spaziergang. So haben wir, indem wir vom Corso Umberto in das Foro Mussolini, dessen Schaubild Abb. 1, S. 149, zeigt, einbiegen, gleich vorn auf der Insel hinter der Fontäne die Säule Antonina und den Obelisk Montecitorio. Schauen wir von hier nach links, so haben wir die folgende prächtige Szenerie: Die

²⁾ Der bei dem kürzlich entschiedenen Wettbewerb zur Erweiterung und Modernisierung der Stadt Tirane als bester hervorgegangen ist. —

wunderbare Seitenfassade des Tempels des Neptun, dahinter, durch die Säulenreihe sichtbar, die schönste Fassade aller Kirchen Roms, St. Ignazio; als Umrahmung die neuen, in national-moderner Architektur errichteten Paläste mit einem rings den Platz umgebenden Säulengang in Marmor. In der Richtung nach der Via Imperiale gesehen, erblicken wir die neue grandiose Staatsoper, ein Institut, das in einem Lande wie Italien nicht fehlen dürfte, in seiner Architektur die

itorio (unter Umständen auch noch den Obelisk des Patrizierpalastes) und endlich noch die Säule des Marcus Aurelius, in der Tat ein Bild von Großartigkeit und Wichtigkeit einzig in der Welt.

Wenn wir uns dem nördlichen Teil der Via Imperiale zuwenden und die neu erschlossene Straße nach Westen hinuntersehen, zeigt sich in ihrer ganzen Schönheit Michelangelos Kuppel des St. Peter. Ein Stück der Imperiale weiter hinuntergehend, begegnen



Abb. 2. Lageplan im alten Zustand mit Einzeichnung der Regulierung.

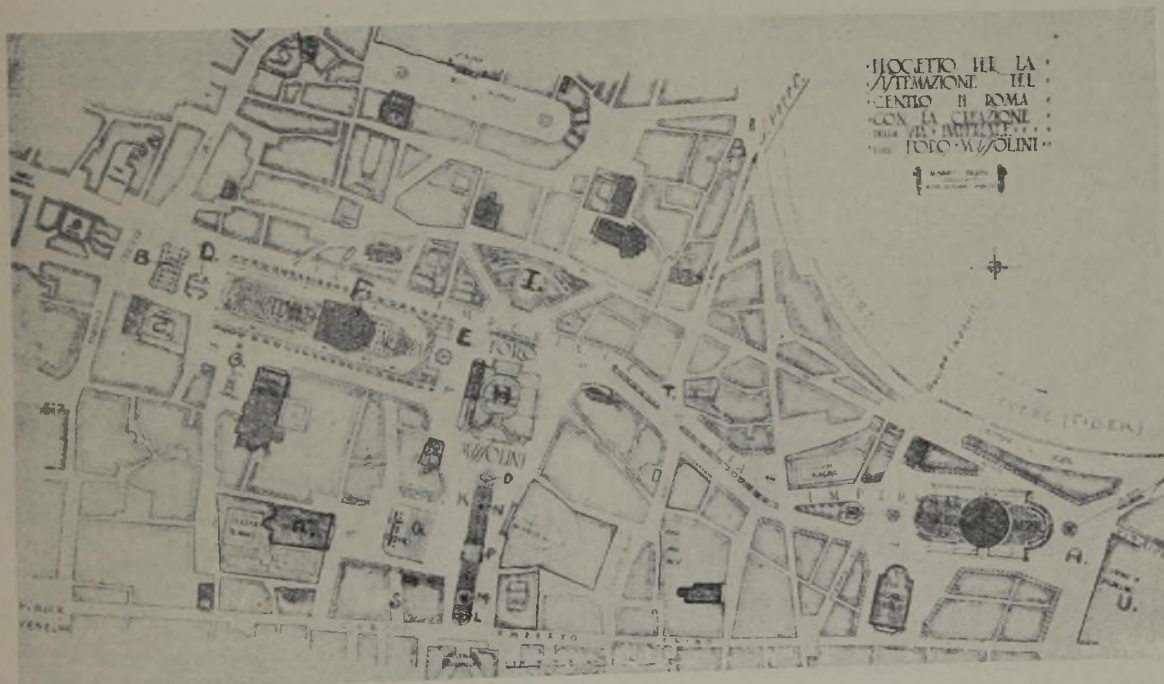


Abb. 3. Neuer Lageplan für das Zentrum von Rom mit einer Via Imperiale und einem Foro Mussolini.

neue große Kunst des Faschismus verkörpernd. Links anliegend an die neue Oper die Fassade des Palazzo Capranica und die Kirche der Magdalena.

Auf der linken Seite, in die Via Imperiale einbiegend, finden wir den Tempel der Agrippa oder den Pantheon in seiner ganzen Schönheit mit der aus dem Museum Correr in Venedig zurückgeholten Statue der Agrippa in der früher leeren Nische. Hinter dem Tempel sehen wir die Termen der Agrippa, die aus dem 16. Jahrhundert stammende Fontäne, die ihr Wasser von oben in die niedriger liegende Mitte ergießt, die drei Obeliske der Minerva, des Pantheon und Monte-

wir auf der linken Seite der stolzen Fassade des Palazzo Borghese. Geradeaus haben wir das Mausoleum des Augustus, das Augusteum, mit der großartigen Seitenfassade des St. Jacob. Vervollständigt wird diese Szenerie noch durch die auf der rechten Seite liegende Kirche St. Carlo mit seiner wunderbaren Tribüne.

Wir haben unseren Spaziergang beendet und wollen in die Gegenwart mit dem noch unausgeführten Projekt, das die stattliche Summe von 350 Millionen Lire verschlingt, zurückkehren. Ich schließe mit dem Wunsch, daß den verehrl. Senatoren bei Beratung über Schaffung dieser Baugelder der Kopf nicht allzu heiß wird. —

Das freie Seminar für Baupolitik und Städtebau an der Technischen Hochschule Wien.

Von Privatdozent Arch. Dr. Karl H. Brunner, Wien.

Bericht auf Verlangen der Schriftleitung. Das Seminar wurde vom Verfasser des Berichtes auf Grund der i. J. 1924 eingereichten Habilitationsschrift errichtet und bildet ein freies, nicht systemisiertes Kolleg.

Die Lehrpläne der Technischen Hochschulen weisen hinsichtlich der sozialwissenschaftlichen und der städtebaulichen Belange des Bauwesens große Verschiedenheiten auf. Die technischen und künstlerischen Fragen sind zumeist in einem Hauptkolleg zusammengefaßt, in dem dann die sozialen und wirtschaftlichen Einflüsse nur einleitend oder nebenbei berührt werden, während diese letztgenannten Fragen fast an allen Hochschulen ihre gesonderte Darstellung in Einzelvorlesungen finden. Diese sind fast in allen Lehrplänen den oberen Jahrgängen eingeordnet, wohingegen die allgemeine Einführung in die Volkswirtschaftslehre einem meist obligaten Kolleg in den ersten Jahrgängen zukommt.

Diese Einrichtungen betreffen nun die Architekten- und die Bauingenieur-Fachschulen in dem Ausmaße, als die einzelnen Hochschulen die Bedeutung des Städtebaues für diese beiden Fakultäten anerkennen und es ist bezeichnend, daß mit der zunehmenden Einbeziehung wirtschaftlicher und rechtlicher Fragen auch eine erhöhte Einschätzung des Städtebaues von Seiten der Bauingenieure einhergeht. Wenn das Fach vor dem Kriege vielfach ausschließlich als die Domäne des Architekten angesehen wurde, so hat sich inzwischen — mit zunehmender Gliederung des Stoffes — die Auffassung durchgesetzt, daß die rein städtebaulichen und die rechtlich-wirtschaftlichen Fragen den künftigen Stadtbau- und Siedlungsingenieur in gleichem Maße betreffen wie seine Kollegen vom Hochbau. Andererseits steht es aber heute bereits außer allem Zweifel, daß rein soziale, etwa bevölkerungspolitische oder volksgesundheitliche Fragen die Gesamtgestaltung, also auch das Werk des Stadtbaukünstlers, weitgehend bedingen und daß Forderungen der künstlerischen Gestaltung wiederum zurückzuwirken haben bis in die Baulinienpläne und in die Bauordnung. Eine scharfe Trennung der Materie nach zwei Gruppen ist also undenkbar, wohl aber liegt das Schwergewicht für Architekten auf der technisch-künstlerischen, für Ingenieure auf der technisch-wirtschaftlichen und rechtlichen Seite.

Daß ein Kolleg über „Volkswirtschaftslehre“ als Grundlage aller spezialisierten staats- und wirtschaftswissenschaftlichen Studien der allgemeinen Ausbildung der ersten Jahrgänge einzugliedern ist, bedarf keiner besonderen Begründung; es wird für Bauingenieure an den Hochschulen Berlin, Dresden, München, Karlsruhe durchwegs im 1., seltener im 2. Jahrgange gelesen und eröffnet so den Gesichtskreis des Studierenden für spezialisierte staats- und wirtschaftswissenschaftliche Studien schon in den mittleren Jahrgängen. Die gleiche Aufgabe fällt natürlich einführenden Vorlesungen über allgemeine Staats- und Rechtslehre, über Verwaltungsrecht und Finanzwissenschaften zu.

In die Gruppe der Sondervorlesungen fallen dann an den einzelnen Hochschulen in jeweils verschiedener Zusammenstellung — wie es die angekündigten Nebenkollegien der ordentlichen Professoren bzw. die Habilitationen der Dozenten ergeben — etwa die folgenden:

Technische Hochschule Berlin-Charlottenburg: Volks- und Finanzwirtschaftliche Übungen (Julius Wolff), Baupolizei und Wohnungsfürsorge (Wendt), Preußisches Baupolizeirecht (Saß), Aus der Praxis des Wohnungswesens (Saß), Führungen durch Werkstätten, Siedlungen, Neubauten, Ausstellungen usw. (Seesselberg)*, Bauwirtschaftslehre (Weiß), Großst. Verkehrswesen (Giese).

Technische Hochschule Dresden: Wohnungs- und Siedlungswesen (Schäfer), Deutsche Volkswirtschaftspolitik (Schippel), Industriepolitik (Gehrig), Bauordnungswesen (Diestel), Kommunalpolitik (Schäfer).

Technische Hochschule München: Kleinwohnungswesen und Siedlungspolitik (Busching), Industriewirtschaft und Industriepolitik (Dorn), Rechtslehre vom Grundeigentum (Cohen), Städtebau im Rahmen kommunaler Wirtschaftspolitik (Löhner), Verkehrslehre (Schweighofer).

Aus anderen Deutschen Hochschulen seien genannt: das „Sozialhygienische Seminar“ (Gemünd) in Aachen, das Kolleg „Boden- und Wohnungspolitik“ (Gehlhoff) und „Die rechtlichen Grundlagen des Städtebaues“ (Saeger) in Braunschweig; die Vorlesungen „Baupolizei und Bodenpolitik“ (Oberbaurat Otto) und „Verkehrswesen“ (Prof. Pirath) in Stuttgart, sowie die von Prof. Neumann nach seiner Berufung dahin für das laufende Winter-

semester angekündigte Vorlesung „Siedlungswesen für Ingenieure“.

Von diesen Vorlesungen kommt im Hinblick auf die sozialwissenschaftliche Ausbildung der Städtebautechniker jenen besondere Bedeutung zu, die — wie z. B. die letztgenannte — den Stoff der technisch-künstlerischen Seminarien mit Volkswirtschaft, Staat und Kultur in möglichst lückenlose organische Verbindung bringen. Damit ist jene Kluft überbrückt, die die Absonderung der technischen Ausbildung von den älteren „universellen“ Hochschulen, den Universitäten, in Deutschland mit sich brachte und die beispielsweise in England niemals entstand (auch am Polytechnischen Institut in Zürich war zufolge seiner engen Nachbarschaft mit der Universität stets ein lebhaftes Interesse der Technikerschaft für sozialwissenschaftliche Fächer zu beobachten).

Aber selbst wenn dem sozialwissenschaftlichen Studium der Bauingenieure und Architekten — das naturgemäß stets Nebenfach bleibt — vielseitigste Anregung dieser Art dargeboten wird, ist es doch vielfach der Fall, daß aus der großen Zahl der freien Sondervorlesungen jeweils nur die eine oder andere gewählt (oder zumindest in der Tat gehört) wird und daß der Techniker in sozialökonomisch-rechtlichen Fragen mitunter einseitig orientiert die Hochschule verläßt. Gerade bei der reichen Verzweigung des Stoffes ist es aber klar, daß der Studierende, der diesen Dingen fremd oder doch ohne einer Systematik der Begriffe gegenübersteht, vor allem der Übersicht, eines organischen Aufbaues der zahlreichen, scheinbar selbständigen Teilgebiete bedarf, die doch — zwar mit verschiedenen Mitteln, auf verschiedenen Wegen — alle demselben Ziele: der besten Gestaltung unserer Wohn- und Arbeitsstätten, unserer Städte und Siedlungen dienen wollen.

An der Technischen Hochschule Wien, die einer zusammenfassenden Behandlung jener sozialwissenschaftlichen Belange des Bauwesens entbehrte, erschien eine solche neben dem grundlegenden Kolleg über „Städtebau“, das von Hofrat Prof. Karl Mayröder seit dem Jahre 1900 (zuerst aus eigener Initiative, seit 1904 auf Grund eines Lehrauftrages) gehalten wurde und seit dessen Rücktritt vom Lehramt von seinem letzten Assistenten vertreten wird, umso zweckmäßiger, als den Studierenden wohl eine große Zahl von ausgezeichneten Spezialvorlesungen über einzelne Teildisziplinen — Städtischer Tiefbau, Großst. Verkehrswesen, Baurecht, Hygiene, Geschichte des Städtebaues usw. — zur Wahl gestellt ist, diese aber zur Gänze wohl von keinem Studierenden belegt und durchgearbeitet werden. Solche Vorlesungen können — so sehr ihr Besuch allen entsprechend vorbereiteten Studierenden, insbesondere künftigen Stadtbau-Technikern anzuraten ist — ganz allgemein gesprochen keinen Ersatz für ein zusammenfassendes Städtebau-Seminar bieten. Von verschiedenen Standpunkten vorgetragen, vom Hörer zu verschiedenen Zeiten gehört, vermitteln sie Spezialkenntnisse in einzelnen Fächern, nicht aber einen gefestigten Standpunkt in allen Dingen der städtebaulichen Praxis, denen sich der in den Beruf tretende Architekt oder Ingenieur gegenübersehen.

In dem vom Verfasser (selbst langjährigem Assistenten Professors Mayröders) im Jahre 1924 errichteten freien Seminar für Baupolitik und Städtebau wird nun die enzyklopädische Behandlung des gesamten Stoffes in systematischer Weise angestrebt, derart, daß die Einordnung aller Spezialfragen und ihre gegenseitige Wechselbeziehung und Bedingtheit zu einer zusammenhängenden Darstellung gelangt und dem Studierenden durch den Hinweis auf die bedeutendsten Werke des einschlägigen modernen Schrifttums und auf die genannten Sondervorlesungen eine Beratung für weitere Studien, sei es während der Studienzeit oder später, geboten wird. In der Habilitationsschrift wurde nicht nur die synthetische Behandlung der Teilfächer, sondern insbesondere auch die seminaristische Lehrmethode des näheren begründet, die den Zweck verfolgt, die Materie lebhaft zu gestalten und ihre Verarbeitung zu fördern, aber auch, in den an die Vorlesungen anschließenden Diskussionen und in den Übungen auf die besondere Einstellung der einzelnen Teilnehmer eingehen und ihnen je nach Bedarf gesonderte Aufschlüsse geben zu können. Aktuelle Fragenkomplexe, die in den laufenden Seminarvorträgen nicht erschöpfend dargelegt werden können, bilden den Gegenstand einer

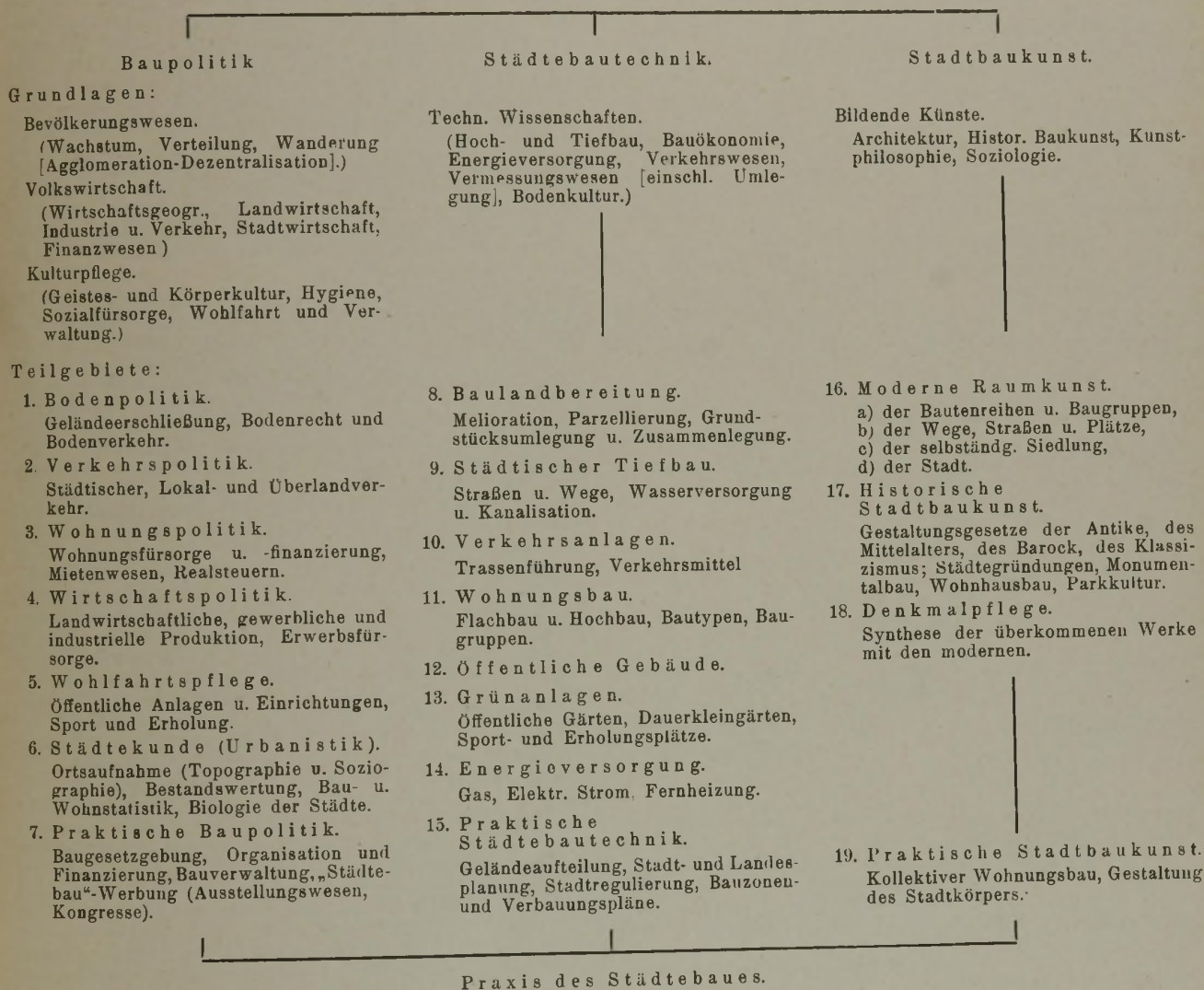
*) Inzwischen emeritiert. Die Schriftl. —

zweiten Vortragsreihe über „Sonderfragen des Städtebaues“, als die im Vorjahre — in je sechs- bis neunstündigen Vortragsreihen — „Die Dezentralisationsbewegung“ und „Die Wohnungspolitik“ behandelt wurden und für das kommende Wintersemester „Die Stadterweiterung“ und „Städtische Grünlandpolitik“ angekündigt sind. — Im Seminar liegen die jeweils letzten Hefte einschlägiger Fachzeitschriften und neuere Werke zur Einsicht der Teilnehmer auf.

Die Gliederung des enzyklopädisch zusammengefaßten Stoffes folgt den übereinstimmenden Gedankenreihen: Zweck — Mittel — Form. Aufgabe — Durchführung — Veredlung. Sozialer Bedarf — Technische Erfüllung — Künstlerische Gestaltung, welche Gliederung die bis dahin systematisch nicht auseinander gehaltenen drei Hauptgebiete ergibt: Baupolitik — Städtebautechnik — Stadtbaukunst. Die weitere Unterteilung ist aus dem nachstehenden Schema ersichtlich.

Als besonderer Motivenbericht zu dieser Systematik läßt sich nun weiter folgendes sagen: Unter dem „Städtebau“ von heute wird ja wohl der gesamte große Bereich der wirtschaftlichen, rechtlichen, organisatorischen Beeinflussung des Bau- und Siedlungswesens, man könnte auch sagen, die „Sozialökonomie des Bauens“, über alle Bereiche des städtischen Tiefbaues, des Wohnungsbaues und Verkehrswesens hin bis zu den weiten Perspektiven der neuen, schöpferischen Stadtgestaltung verstanden. Aber der weite Gesichtskreis ist selten, die Einseitigkeit häufig und so treten oft und oft „Städtebauer“ zusammen, um über einen Gegenstand zu sprechen und doch steht der eine im Banne der Bodenpolitik allein, der andere in dem der Verkehrsentfaltung, wieder andere in Problemen der Wohnungspolitik, der künstlerischen Forderungen usw. Haben wir es doch am letzten Städtebaukongreß erlebt, daß nicht einmal die Einschränkung auf einen dieser Ausschnitte — auf die Erörterung der Boden-

System des Städtebaues als Wissenschaft.



Das schematische Gerüst bildet, stets einleitend vortragen und erläutern, die grundlegende Übersicht von den Ausgangsdisziplinen angefangen, die gleichfalls flüchtig besprochen werden, über die Erörterung der Teilgebiete bis zu den Ergebnissen für den praktisch betätigten Städtebau. Eine einheitliche Methodik der Gliederung wird hierbei dadurch verbürgt, daß die „Baupolitik“ alle Erfordernisse der sozialen Gemeinschaft aufnimmt, die „Städtebautechnik“ diejenigen der dienstbar gemachten Natur (der geogr. Lage) und des Materials (der Technik, Technologie und Wirtschaftlichkeit) und die „Stadtbaukunst“ alle Einflüsse einer höheren Ordnung, des Rhythmus, der Ethik, der Monumentalität umfaßt. Dadurch bewährt sich immer wieder die auf Wesentliches zurückgeführte Dreiteilung als diejenige nach dem Geistigen, Körperlichen und Seelischen¹⁾.

politik — imstande war, die Teilnehmer auf eine Ebene zu stellen. Wie viele irrten da nicht ab in soziale Reformen, die niemals ein Kongreß von Technikern und Baukünstlern entscheiden wird, oder in formale Geländepolitik, die von wirtschaftlichen Erfordernissen weit entfernt ist, oder in Rechtsauslegungen, die unter Juristen lebhaftere Verwunderung hervorgerufen hätten. Diese Umstände wird eine wissenschaftliche Pflege der zusammenfassenden „Baupolitik“ nicht ohne weiteres beheben, aber es wird sich zweifellos unsere Einsicht in die Anschauung des andern vertiefen und es wird fortschreitend zum Ausgleich der Meinungen, zur Klärung der Auffassung führen, wenn wir alle Forderungen, möglichst objektiv auf ihren innersten sachlichen Grundgehalt zurückgeführt, neben- und nacheinander aufrollen und unseren eigenen Standpunkt an dieser „Synthese aller Standpunkte“ überprüfen. Dabei müssen die jeweils letzten Ergebnisse der Forschung, der praktischen Tätigkeit, der in den Idealplanungen zu er-

¹⁾ Siehe auch Verfassers Beitrag „Zur Philosophie des Städtebaues“ im „Städtebau“, Heft 2, 1927. —

führenden Zukunft sorgsam erwählt und stets in gegenseitiger Beleuchtung zur Darstellung gelangen.

Es geht schon aus den ersten Lehrgängen des Seminars hervor, daß sich die Einsicht und objektive Urteilskraft der Studierenden durch eine derartige, das Bauwesen mit der Sozialpolitik verbindende Lehre weit mehr bildet und schärft, als dies durch allgemeine Vorlesungen über Volkswirtschaftslehre, Finanz- und Rechtswissenschaften einerseits und die eingangs genannten Spezialfächer andererseits erfolgen kann. Die Brücke, die damit geschlagen wird, ist zugleich die vom Städtebautechniker zum Verwaltungsjuristen, ist die Befähigung des ersteren, in baupolitischen Fragen mitzusprechen, ohne als ungeschulter Dilettant oder — wie es meist geschieht — als Idealist zu erscheinen.

Nachdem es zu den Teilfächern und zur Begründung ihrer Eingliederung an dieser Stelle keines weiteren Kommentars bedarf, sollen im folgenden nur einige neue Ge-

und Geländeaufnahmen, finden im Seminar auch als Behelf bei den Übungen vielfache Verwendung.

Was weiterhin geeignet ist, rasch und übersichtlich in typische Einzelheiten der Städtekunde, aber auch in eine zweckmäßige Methodik selbständiger Ermittlungen des Einzelnen einzuführen, das sind graphische Darstellungen entsprechend zusammengestellter statistischer Daten, so insbesondere Diagramme über Wohn-, Behausungs-, Siedlungs- und Bevölkerungsdichte (deren Begriffe streng auseinanderzubalten sind), über Verbauungsarten, Geschößzahl der Häuser, Gliederung des Hausbesitzes nach Berufskategorien der Besitzer und nach Hausgrößen, über Bodenwidmung usw. Die einzelnen Extreme, wie überhaupt typische Verhältnisse werden nicht rein theoretisch, sondern an Hand der dafür kennzeichnendsten Städte dargestellt: so die übermäßig dichte Verbauung an Berlin und Breslau (wobei die ausgezeichneten graphischen Darstellungen des Breslauer Stadterweiterungsamtes wertvolle Hilfsmittel bieten), die weiträumigere Verbauung an Frankfurt a. M., Düsseldorf, Münster i. W., Wiesbaden. — Die Verschiedenheiten im Anteilsverhältnis des verbauten Gebietes, der Straßen und Wege, der Grünflächen usw., wie auch die relativen Verschiedenheiten der Verbauungshöhen und der Wohndichte werden an vergleichenden Tabellen, den „Städte-Diagrammen“ (Tabelle S. 155), veranschaulicht. — Für die Erörterung all der Probleme, die dem Städtebau unserer Zeit durch seine disharmonische Entwicklung in der Industrialisierungszeit gestellt sind, bietet u. a. ein Luftbildplan (Reihenbildner) von Dortmund ein umso trefflicheres Beispiel, als die bisher vielseitige Baupflege der Stadt, ihr Regulierungsplan und ihre neueren Siedlungen, die Verkehrs- und Hafenanlagen, die Einfügung in das Verbandsstraßennetz des Ruhrsiedlungsverbandes usw. zugleich die Wege für die vorbildliche Lösung solcher Probleme weisen.

Die einzelnen Teilgebiete der Siedlungspolitik, also die Boden-, Verkehrs- und Wohnungspolitik, werden grundsätzlich im Rahmen der gesamten Volkswirtschaft erörtert. So wird den Systemen der Bodenpolitik (Beispiele Ulm, Freiburg, Frankfurt, Rußland) eine Darstellung der Bodenreformbewegung, eine Würdigung ihrer Forderungen und Aussichten angefügt, die Verkehrs- und Wohnungspolitik am praktischen Beispiele der europäischen Welt- und Großstädte erörtert, die Siedlungspolitik im gesamten über den Grundgesetzen der erwünschten Bevölkerungsverteilung, der Standortsbedingungen der Industrie entwickelt und je nach der Struktur des Landes mit den Produktionsgesetzen der Landwirtschaft (extensive oder intensive Wirtschaft, Groß-, Mittel- und Kleinbetrieb, Märktebedarf, Thünensche Lehre) in Einklang gebracht. Die praktischen Möglichkeiten neuer Dezentralisation werden an den englischen Gartenstädten, an den Bestrebungen und Erfolgen der Deutschen Gartenstadt-Gesellschaft veranschaulicht. In den großen Fragen der Einbindung des innerstädtischen in den Fernverkehr (Beispiele: Deutsche Großstädte, Rotterdam, Zürich) wird unter der veralteten scharfen Trennung (Hauptbahnhöfe, Abwicklung des Lokalverkehrs auf den Fernbahnhöfen) und einer Überleitung der beiden Verkehrsarten („Distribution“ des Verkehrs durch Stadtbahnen und organisch angeschlossene Lokalverkehrslinien) sowie unter den zwischenliegenden Möglichkeiten (u. a. Autoverkehrslinien) unterschieden, hierbei aber stets der Verkehrsabwicklung von den Wohnbezirken zu den (oft klar zugeordneten) Geschäfts- und Industrievierteln wie auch der Wechselbeziehung zwischen Bodenpolitik, Geländeschließung und Stadterweiterung gedacht. Die Verhältnisse amerikanischer Städte werden, als völlig andersgearteten wirtschaftlichen Verhältnissen und anderer Lebenseinstellung der Bevölkerung entstammend, stets gesondert behandelt und niemals in rein technischer Vergleichstellung mit jenen europäischer Städte in Parallele gebracht.

Als neu darf vielleicht noch hervorgehoben werden, wie im Seminar die Wohnungsfürsorge und ihr seit dem Kriege so bedeutsam gewordenes Rückgrat: die Finanzierung, dargestellt wird. Die Synthese zwischen Bauwesen und Wohnungsbedarf einerseits, Staat und Volkswirtschaft andererseits, die den Inhalt der wissenschaftlichen Baupolitik ausmacht, kommt hier darin zum Ausdruck, daß nicht von den zufällig herrschenden Systemen der Wohnungsfürsorge und Baugeldbeschaffung, sondern von den grundsätzlichen sozialökonomischen Möglichkeiten ausgegangen wird. Ohne hier näher darauf eingehen zu können, sei lediglich an den beigegebenen Schemen (vgl. Abb. hierüber), die bei den Erörterungen die Grundlage bilden, das wesentliche angedeutet. Es wird unterschieden unter der Organisation und Finanzierung des Wohnungsbaus in der freien Wirtschaft, in der öffentlichen Wohnungsbau- und in der genossenschaftlichen Bautätigkeit.

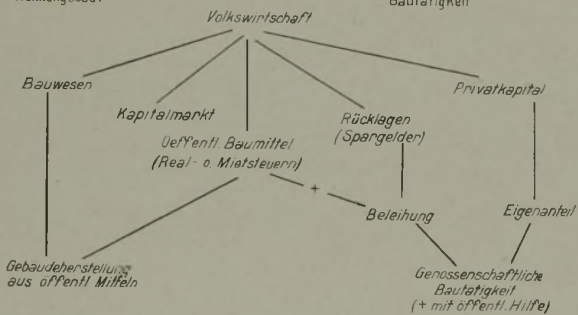
Schema für die Organisation und Finanzierung des Wohnungsbaus.

I. In der freien Wirtschaft.



II. Öffentlicher Wohnungsbau.

III. Genossenschaftl. Bautätigkeit.



sichtpunkte, insbesondere hinsichtlich des Teilgebietes der Baupolitik, hervorgehoben werden. — Was vor allem die Voraussetzung jeglichen Eingriffes in die räumliche Entwicklung eines Ortes zu bilden hat, ist die volle Erkenntnis seines tatsächlichen Bestandes, nicht nur in technisch-topographischer, sondern auch in soziographischer Hinsicht. Die Einbeziehung einer neuen Hilfswissenschaft, der „Städtekunde (Urbanistik)“ in die Gesamtdisziplin des Städtebaues, des näheren als Behelf einer Lehre der Baupolitik, ist daher bei dem schier unentwirrbaren Gebilde unserer Großstädte, bei den verschiedenartigen Lebensbedingungen und Entwicklungsmöglichkeiten der Städte als eine unabweisliche Notwendigkeit zu betrachten²⁾. Die Behelfe der Städtekunde sind außer topographischem und statistischem Materiale Kartenwerke, Lichtbilder und vor allem auch Flugbilder, die über den Ortscharakter, die Verbauungsart, den Stand der im Zuge befindlichen Entwicklung, über Fluggattungen und Besitzgrößen, über die Standorte der Industrie und über das Verkehrsnetz u. s. f. fast lückenlose Aufschlüsse darbieten³⁾. Solche Flugbilder, und zwar jeweils die kennzeichnendsten aus einer Sammlung von nahezu 200 Städte-

²⁾ Siehe auch Verfassers Beitrag „Urbanistik und Wienkunde“ in Heft 6–9 der Statistischen Nachrichten der Stadt Wien, 1926. —

³⁾ Siehe auch den Abschnitt „Ortskunde und Bestandswertung“ in Verfassers Werk „Weisungen der Vogelschau, Flugbilder aus Deutschland und Österreich und ihre Lehren für Kultur, Siedlung und Städtebau“, Verlag Callwey-München, 1927. —

waltung und in der Selbsthilfe (genossenschaftliche Bauartigkeit). Das im Wohnungsbau bei freier Wirtschaft investierte Kapital hat ganz verschiedene Tendenz, vom Betriebskapital der Bauindustrie und des Bauunternehmers angefangen, das sofort zurückfließt, über den kurzfristigen „Bankkredit“ bis in den Dauerbeleihungen und dem Eigenanteil des Bauherrn. Das Schema zeigt damit auch die möglichen Fehlerquellen unzureichender Wohnkaufmännischer Finanzierung auf und vermittelt eine unmittelbare Einsicht in die notwendige Differenzierung der Abhilfemaßnahmen. Zur

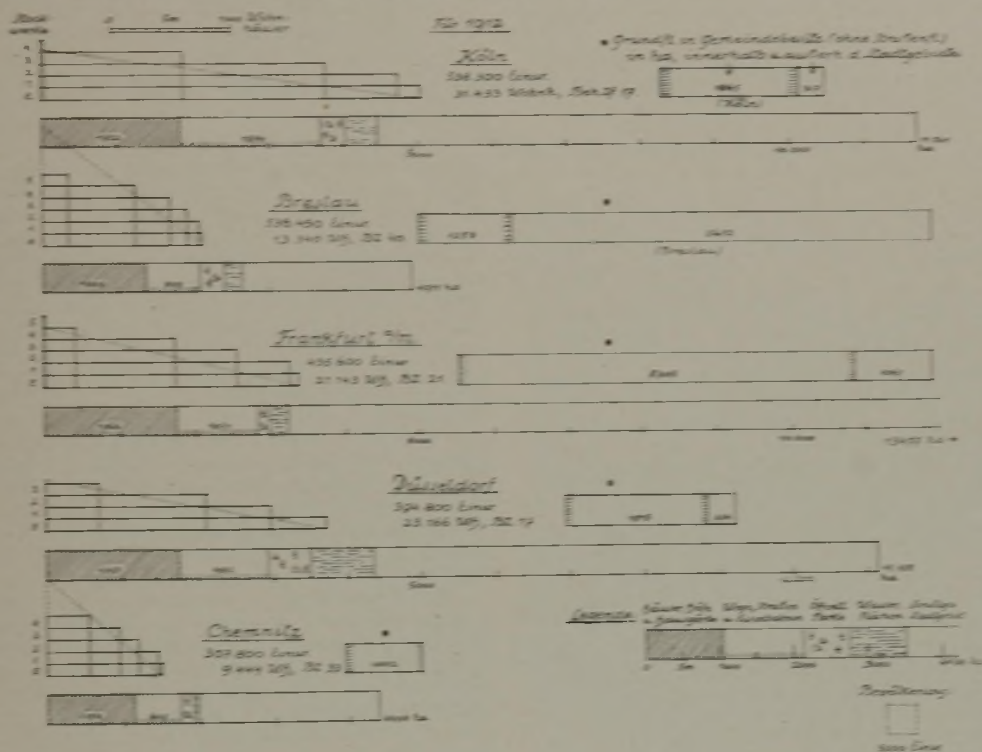
stete Erörterung der Wechselbeziehungen, die ja erst zur ausgeglichener Anschauung, aber auch überhaupt erst zum Begriffsgebäude der Baupolitik führen. In den Diskussionen zeigt sich der praktische Nutzen des Systems, indem die anfängliche zu durchaus einseitiger Einstellung neigenden Seminarteilnehmer im Verlaufe der Zusammenarbeit merklich zur vielseitigen, abwägenden und zusammenfassenden Beurteilung vorschreiten. In den seminaristischen Übungen kann wegen der gedrängten Durcharbeitung des Vortragstoffes auf die Bearbeitung speziell baupolitischer

2. 25. Brunner-Wien

Städte-Diagramme

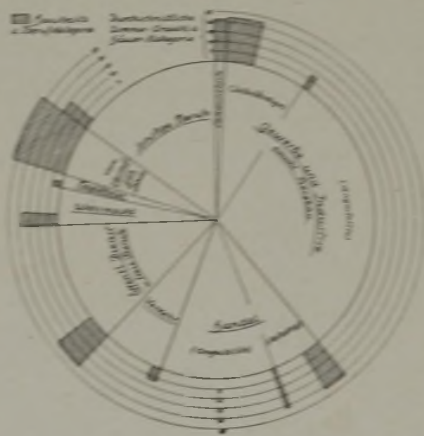
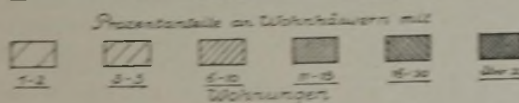
Zur Städtekunde

Bodenflächen, Urbauung, Bevölkerung.



Bebauungsdichte der Wohnartefen, 1910

Lübeck	27	22	25	28
Aachen	26	22	22	22
Köln	28	22	22	22
Chemnitz	25	22	22	22
Braunschweig	27	22	22	22
Berlin	24	22	22	22



Bevölkerung u. Apartement in 1910 nach Strukturkategorien der Erwerbstätigen. (Bezeichnung: Perzentualer Anteil d. Bevölkerung, welche in geringer Zahlungen nach einem Grad der Dichte und der durchschnittlichen Zimmeranzahl aufgeteilt)

Erneuerung der jeweils zutreffenden Art der Wohnkaufmännischer Finanzierung haben nun die Daten der Statistik (über Realbesitz, Kapitalbestand, Spar- und Hypothekenwesen, Mietsteuern, Leistungsfähigkeit der Genossenschaften usw.) hinzuzutreten. Die besondere Frage der Aufbringung öffentlicher Mittel zum Wohnungsbau wird im Sinne einer „Genetischen Wohnungstheorie“ entwickelt, deren Grundzug es ist, die Anführung auf die Quellen der Wirtschaftsüberschüsse und des Investitionen suchenden Kapitals zurückzuführen.

Eine besondere Richtlinie für die Diskussionen im Seminar ist — um dies nochmals hervorzuheben — die

Themen — so notwendig eine solche Übung etwa für künftige Stadtbautechniker wäre — vorderhand noch nicht eingegangen werden. Die Programme, die somit Fragen der anderen zwei Hauptgebiete: der Städtebau-technik und der Städtebaukunst zur Grundlage haben, sind aber grundsätzlich derart gestellt, daß sie ein Eingehen auf gewisse baupolitische Voraussetzungen erheischen. Im übrigen wird jeweils auch die Ausarbeitung eines Motivenberichtes verlangt, in dem u. a. allzuerst ist, inwieweit die Lösung des gestellten Programms den allgemeinen sozialpolitischen, volkshygienischen und wirtschaftlichen Forderungen entspricht. —

Tagung der Deutschen Gartenstadt-Gesellschaft in Kiel.

Die Deutsche Gartenstadt-Gesellschaft hatte als Tagungsort ihrer 25jährigen Jahresversammlung Kiel gewählt und hielt ihre Tagung dort am 13. und 14. August d. J. unter großer Beteiligung einer größeren Anzahl von markanten Persönlichkeiten aus allen Teilen Deutschlands ab.

In seinen Einleitungs-Begrüßungsworten dankte der Ehrenvors. der Gesellschaft, Ob.-Bürgermstr. Dr. Lueken, zunächst den Geschäftsführern Otto und Kampfmeyer für ihre 25jährige aufopfernde Tätigkeit im Interesse der Gesellschaft und ihrer Ziele. Er betonte dann, daß die Deutsche Gartenstadt-Gesellschaft besonderen Wert darauf gelegt habe, die Bodenfrage als Grundlage der Produktion und das Verhältnis der Gartenstadt zu ihr zum Thema ihrer 25jährigen Tagung zu machen. Er freue sich besonders, daß diese Tagung in Kiel stattfinde, da in Kiel auch Versuche nach dieser Richtung gemacht worden seien.

Es sprach als erster Redner Landrat Steltzer, Rendsburg, über „Die Siedlungsaufgaben der Landkreise“, wobei er das Thema so formulierte, daß er besonders die „Inneren Voraussetzungen der Siedlungsarbeit“ zum Gegenstand seiner Betrachtungen machte. Redner betonte in seinen Ausführungen, daß er allen Plänen der inneren Kolonisation skeptisch gegenüberstehe, die diese Probleme lediglich vom wirtschaftlichen Standpunkt aus behandelten und die psychologischen Faktoren des Menschenmaterials vernachlässigten. Es herrsche im allgemeinen über die Grundlage der Siedlungsarbeit ein Mindestmaß an Klarheit auch nach der wirtschaftlichen Seite hin. Land- und Gartenwirtschaft wären an einem Wendepunkte und die Zukunftsaufgaben seien nur mit einem Menschenmaterial zu lösen, das eine viel größere geistige Reife mitbringe, als das bisher der Fall sei; nicht eine Häufung des Wissens sei notwendig, sondern eine Erziehungsarbeit, die den Menschen in seiner Gesamtheit auf eine andere Basis stelle. Landrat Steltzer gab dann einen Überblick darüber, wie er in den Rendsburger Einrichtungen in Anlehnung an die Vorbilder der dänischen Volks-erziehungsarbeit eine Erziehungsarbeit eingeleitet habe, die sowohl die Jugend wie auch junge Menschen im Alter von 25–30 Jahren zusammenfasse. Die Tendenz gehe dahin, eine starke Berührung aller Kreise herzustellen, und es sei wichtig, nach seiner Überzeugung dafür zu sorgen, daß die verschiedenen Schichten des Volkes wieder intensiver miteinander in Berührung kämen, um sich gegenseitig zu verstehen und die Brücke von Schicht zu Schicht herzustellen, die für die Weiterentwicklung unseres Volkes notwendig wäre. Nach seiner Überzeugung hätten die Versuche in Rendsburg durchaus praktische Wege gewiesen. Es sei dort eine erfolgversprechende Arbeit zur Zusammenfassung aller Kreise zur sachlich produktiven Arbeit eingeleitet. Der Sinn aller dieser Dinge sei der, die Menschen, insbesondere diejenigen, die einer geistigen Arbeit nachgehen, zu ihrer inneren Basis wieder zurückzuführen, denn das Verhältnis aller dieser Probleme zu den inneren Kräften ist entscheidend. —

Als zweiter Berichterstatter behandelte Minist.-Rat Dr. Pauly, Berlin, das Thema „Landrat und Gartenstadt“. Er betonte, daß nach seiner Auffassung der Kern der Gartenstadtfrage in den kleinen Städten und in den Landkreisen liege und daß die Landräte die berufenen Pfleger des Gartenstadtgedankens in den Kreisen seien. Es drängten nach seiner Auffassung bevölkerungspolitische und außenpolitische Gründe in starkem Maße dazu, die Dezentralisierung der Industrie von den Städten in die Landkreise zu fördern. Diese Dezentralisation, deren Notwendigkeit Redner in längeren Ausführungen an Hand von statistischen Ziffern belegte, müßte planmäßig mit dem Gartenstadtgedanken zusammengefaßt und zur Ausführung gebracht werden. —

Als dritter Berichterstatter sprach Stadtrat Dr. Hahn über das Thema „Bodenpolitik und Städtebau“ unter besonderer Berücksichtigung der Kieler Arbeit. Dieser Bericht fand seine Ergänzung in einer Ausstellung von Kieler Plänen und Modellen und in einer Führung durch die Siedlungsgebiete der Stadt. Er betonte die Notwendigkeit einer einheitlichen Führung bodenpolitischer und städtebaulicher Maßnahmen und untersuchte die Kieler Arbeit der letzten Jahre, unter dem Gesichtspunkte, inwiefern die Stadt durch eine einheitliche Bodenpolitik die städtebauliche Gestaltung auf dem Gebiete des Verkehrs- wesens, der Entwicklung der Bebauung und der Schaffung planmäßiger Grünanlagen gefördert habe. Die Stadt Kiel ist seit altersher im Besitze bedeutender Flächen ihres Stadtgebiets und hat es sich auch in neueren Zeiten an-

gelegen sein lassen, diesen Bestand zu ergänzen, so daß heute etwa 34 v. H. des Stadtgebiets in städtischem Besitze sind. Durch diesen entscheidenden Einfluß als Bodenbesitzerin ist es ihr gelungen, die Umstellung Kiels in seinen Verkehrsanlagen in die richtigen Bahnen zu lenken, d. h. die Verschiebung des wirtschaftlichen Schwerpunktes nach dem Kaiser-Wilhelm-Kanal hinauf. In der Gestaltung der Bebauung ist einmal eine völlige Umorientierung des Gesamtbebauungsplanes erfolgt, zum anderen eine Neuentwicklung der Zonenbauordnung, die eine bedeutende Auflockerung des Stadtgebietes zur Folge hat. Den entscheidenden Einfluß auf die Gestaltung der Bebauungen hat der Wohnungsbau gegeben, der in Kiel besonders unter dem Gesichtspunkte einer Sanierung des Wohnungswesens und einer starken Entwicklung von Siedlungs- und Flachbautentypen geführt wird. Auch in der Frage der Ausrüstung des Stadtgebietes mit Grünflächen hat die Stadt bemerkenswerte Fortschritte, gerade vermöge ihres Bodenbesitzes, erzielt. Die allgemeinen Umorientierungen auf die neuen Ziele des Städtebaues, die Ernährungs- und Kleingartenmaßnahmen, besonders der Inflationszeit, die Sport- und Spielbewegung und der Zwang zu Notstandsarbeiten haben zu größeren Leistungen geführt, als sie in normalen Zeiten möglich gewesen wären. Kiel hat mit der Schaffung von großen zusammenhängenden Erholungsflächen, von Sport- und Spielplätzen und planmäßigen Kleingartengebieten einen Stand seiner Grünversorgung erreicht, wie es nur in wenigen Städten der Fall sein dürfte. Redner ging in diesem Zusammenhange besonders auf die eingehende Würdigung des Versuchs einer Großsiedlung Hof Hammer ein, den die Stadt auf der Grundlage von Plänen und Vorschlägen des Herrn Architekten Migge in der Nachkriegszeit durchgeführt hat. Er kam zu dem Ergebnis, die Durchführungsmöglichkeit solcher Siedlungsgedanken durchaus zu bejahen unter der Voraussetzung eines geeigneten Siedlermaterials. Die Ausführungen des Berichterstatters fanden ihre Vertiefung durch eine über die Stadt und die Siedlung sich erstreckende Führung.

Die Verhandlungen am Sonntag, dem 14. August 1927, standen unter dem Zeichen eines eingehenden Berichts des Ing. von Meyenburg aus Basel über das Thema „Was tun?“ Redner, der weiten Kreisen bekannt ist als Kultur-ingenieur und als Konstrukteur der Bodenfräse, hat langjährige Studien darauf verwendet, die Frage zu erörtern, wie der Nahrungsmittelspielraum Europas durch eine Steigerung der Bodenkultur vergrößert werden könnte. Sein Bericht stand gewissermaßen unter dem Zeichen jener Worte: „Daß der Mann, der macht, daß zwei Blätter wachsen, wo vorher eines wuchs, größer sei als ein Feldherr.“ Meyenburg schilderte in geistreicher Rede alle die Versuche eines planmäßigen Studiums der Bodenproduktion, mit bezug auf die Feststellung konkreter Arbeitseinheiten. Er erörterte den Gedankengang solcher Versuche von den Physiokraten über Thaer, Thünen und Taylor zu den Studien der Russen und denen von King. Der andere Gedankengang seiner Ausführungen war, daß wir mit bezug auf die Präzisierung greifbarer Werte noch völlig in den Anfängen steckten. Er schlug ferner die Brücke zu den Berichten des Vortages, indem auch er die Notwendigkeit betonte, Führer für die bodenkulturelle Arbeit zu erziehen.

Dieser Gedankengang fand seine Ergänzung in den Korreferaten von Dr. Lothar Meyer und Leberecht Migge, der insbesondere die Bemühungen der Worsweder Siedlerschule im Sinne der Meyenburgschen Fragestellung klarlegte. Über die Berichte fand eine eingehende Aussprache statt, auf die hier einzugehen der Platz verbietet. Sie klangen im Schlußwort des Ehrenvorsitzenden aus in dem Wunsche, daß die Gartenstadt-Gesellschaft dem besonderen Standpunkt des Bodenproblems in Zukunft eine gesteigerte Aufmerksamkeit schenken möge.

Eine Reihe von Teilnehmern trat im Anschluß an die Kieler Tagung eine Besichtigungsreise an, die sie nach Hamburg und Bremen und von dort zur Besichtigung der Siedlerschule in Worswede führte. Den Schluß der Besichtigung bildete ein Besuch in Münster und der Gartenstadt Habitzhöhe und Sennehof. — H.

Inhalt: Die Neugestaltung des Römischen Stadtzentrums. — Das freie Seminar für Baupolitik und Städtebau an der Technischen Hochschule Wien. — Tagung der Deutschen Gartenstadt-Gesellschaft in Kiel. —

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