

# 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 22. OKTOBER 1927

Nr. 21

### Stadterweiterungs- und Verkehrsfragen in Venedig.

Von Dr. Josef Stübben, Münster i. W. (Hierzu 1 Abbildung.)

Vor einiger Zeit wurden In- und Ausland beunruhigt durch Mitteilungen über die Absicht der venezianischen Provinzverwaltung (Commissione straordinaria della provincia), die seit dem Jahre 1846 bestehende, das Festland mit der Stadt Venedig verbindende Eisenbahnbrücke von 8 auf 25 m derart zu verbreitern, daß sie außer den beiden Bahngleisen eine Kraftwagenstraße und eine Straßenbahn aufnehmen könne. Die Brücke ist ein Ziegelbauwerk von 222 Bögen und 3600 m Länge. Gegen diesen Plan wurde, wie seinerzeit schon gegen den Bau der Eisenbahnbrücke, sofort Widerspruch aus schiffahrtstechnischen Gründen erhoben. Weit heftiger aber äußerten sich die Besorgnisse derer, die in dieser Straßenanlage den ersten Schritt zur Verunstaltung der Lagunenstadt erblickten, weil sie das allmähliche Eindringen des Straßenbahn- und Autoverkehrs in die Stadt unter Abbruch von Gebäuden und Verschüttung von Kanälen befürchteten. Inzwischen sind diese Besorgnisse durch eine Anfrage des Venediger Abgeordneten Molmenti in der Kammer und die Ablehnung des Planes durch die ministerielle Antwort zwar im wesentlichen zerstreut worden. Aber die Bauabsicht scheint nicht endgültig aufgegeben zu sein und wird nach wie vor empfehlenden und zurückweisenden Besprechungen in der italienischen Tagespresse unterzogen. Es dürfte sich

deshalb verlohnen, der Angelegenheit einige Aufmerksamkeit zu zollen, um so mehr, als sie in engem Zusammenhang steht mit den Stadterweiterungs- und Verkehrsfragen Venedigs überhaupt.

Die malerische Romantik der im Wasser erbauten, vom Festlande getrennten, vom Meer umgebenen Lagunenstadt hat selbstredend auch ihre Schattenseiten. Die immer wachsenden Verkehrsbewegungen in der Stadt und der stets wichtiger werdende Verkehr mit dem Lande erfahren durch die unregelmäßigen, überall störenden Kanäle und Wasserflächen recht unangenehme Hemmungen und Verzögerungen, und das Fehlen eines die Stadt umgebenden Landgürtels für industrielle und wohnliche Ausbreitung wird als starker Mangel empfunden. Schon hat Venedig die mittelalterliche Überlieferung, vom Festland getrennt zu bleiben, durchbrochen durch die kommunale Einverleibung der festländischen Gemeinde Mestre. Dort liegt vorwiegend die industrielle Zukunftsentwicklung Venedigs. An der Seeküste von Mestre, etwa 3,5 km von der Lagunenstadt entfernt, ist beim Fort Marghera seit dem Jahre 1917 ein bedeutender Handels- und Industriehafen erbaut worden, an dessen 200 ha großem Wasserbecken Landflächen von etwa 150 ha Ausdehnung für Industrie- und Handelszwecke sowie ausgedehnte Wohnflächen zur Verfügung stehen.



Untergrundbahn-Skizze für Venedig nach Antonio Salvadori.

#### A. Bahnlinien:

Haltestellen der Hauptlinie: 1. Marghera. 2. Molo Ponente. 3. San Andrea. 4. Hauptbahnhof (Gli Scalzi). 5. S. Marcuola. 6. Pescheria. 7. Riva del Carbon. 8. San Paolo. 9. Accademia. 10. Palazzo Reale (Markusplatz). 11. Riva degli Schiavoni. 12. Arsenale. 13. Via Garibaldi. 14. Giardini Pubblici. 15. Sant' Elena. 16. Santa Maria Elisabetta. 17. Stabilimento dei Bagni.

Haltestellen der Seitenlinien: 18. Via Vittorio Emanuele. 19. Fondamente Nuove. 20. San Michele (Friedhof). 21. Murano. 22. Fondamente delle Zattere. 23. Giudecca.

#### B. Unterwasserfußwege.

- a) Von Gli Scalzi nach San Simeone Piccolo.
- b) Von S. Marcuola nach Fondaco dei Turchi.
- c) Von der Pescheria nach Santa Sofia.
- d) Von Riva del Carbon nach Riva del Vino.
- e) Von San Paolo nach Corte dell'Albero.
- f) Von der Accademia nach Campo San Vidal.

Hier und an der in Verlängerung des Canale della Giudecca liegenden Großschiffahrtrinne sind schon heute beträchtliche Fabriken und Werften in Betrieb, auch viele Wohnungen erbaut, da in den letzten zehn Jahren bei Marghera etwa 7000 Arbeiter und Angestellte in Tätigkeit getreten sind. (Vgl. den Plan.)

Daß deshalb außer dem regelmäßigen Schiffsverkehr eine leistungsfähige, ununterbrochene Verbindung zwischen Venedig und seiner Vorstadt ein dringendes Bedürfnis ist, wird auch von denen nicht bestritten, die den historischen Zauber, den die „Königin der Adria“ in ihrer einzigartigen Lage ausübt, unter keinen Umständen beeinträchtigt sehen wollen. Allein das ist keineswegs die einzige, Stadterweiterung und Verkehr betreffende Aufgabe der lebenden und wachsenden Stadtgemeinde Venedig.

Die vor einigen Jahren stattgehabte, eingehende Untersuchung des städtischen Gesundheitsamtes über die Wohnverhältnisse hat ergeben, daß von 170 000 Einwohnern etwa 10 000 in hygienisch schädlichen oder unzureichenden Wohnungen hausen. Für den Bau neuer Wohnungen wurde in erster Linie das freie Gelände auf der Insel Giudecca empfohlen; allein das Fehlen einer festen Verbindung dorthin hat bisher abschreckend gewirkt, und der Plan eines Unterwassertunnels, vorgeschlagen im Jahre 1911 von den Architekten Donghi und Spada ist bisher an den Kosten gescheitert. Dazu kommt die Sorge um die bauliche Unterbringung des stetigen, wenn auch verhältnismäßig langsamen Bevölkerungszuwachses, den ein sachkundiger Schriftsteller Antonio Salvadori für einen dreißigjährigen Zeitraum auf annähernd 50 000 Köpfe glaubt einschätzen zu müssen. Außer der Giudecca kommen hierfür hauptsächlich die Inseln Sant' Elena, Murano und Lido in Betracht. Die auf allen vier Inseln zur Verfügung stehenden unbebauten Gelände von etwa 18 ha würden mit Einschluß einiger zur Aufhöhung geeigneten Tiefflächen für 30 Jahre ausreichen, wenn man mit Ingenieur Giulio Tian\*) annimmt, daß eine Wohndichtigkeit von durchschnittlich 250 Personen auf 1 ha unbedenklich ist. Indes, auch nach Murano und dem Lido gibt es nur die für den lebhaften Innenverkehr einer Großstadt ungenügenden Schiffsverbindungen. Wird nicht für feste Anlagen des Nah- und

Schnellverkehrs alsbald gesorgt, so sind die Überfüllung der alten Stadtteile und die völlige Verlegung der Neustadt aufs Festland unvermeidlich, beides zum Nachteil des historischen Venedig. Aber — so ruft der Venetianer *χαλεπή* — unter keinen Umständen Brückenbauten, Hochbahnen, Durchbrüche oder sonstige den Zauber unserer königlichen Stadt schädigenden Dinge!

Aus solchen Erwägungen ist entstanden der Salvatorische Vorschlag der Untergrundbahn (bzw. Unterseebahn), der in der beigefügten Lageskizze angegeben ist. Die Skizze enthält die meisten der die Stadt durchziehenden Kanäle (rii), des kleinen Maßstabs wegen aber nicht die vorhandenen Straßen, Gassen und öffentlichen Gebäude. Die 11,8 km lange Bahnlinie erreicht, von (Mestre und) Marghera ausgehend, das Gelände des Seehafens der eigentlichen Stadt, hat eine Haltestelle vor dem Empfangsgebäude des Hauptbahnhofs am Canale Grande, fünf weitere Haltepunkte an dieser großen Verkehrsader, eine Haupthaltestelle im Garten des königlichen Palastes, nahe dem Markusplatze, vier weitere Stationen im Osten der Stadt und unterfährt dann die Lagune, um an dem Bade-strande der Lidoinsel zu endigen. Eine 600 m lange Zweiglinie führt von der Haltestelle an der Akademie zur Insel Giudecca, eine andre selbständige Seitenlinie, 1,8 km lang, verbindet die Via Vittorio Emanuele mit den Inseln San Michele (Friedhof) und Murano. Die sechs Haltepunkte am Canale Grande sollen durch Unterwassertunnel für den Fußverkehr mit dem jenseitigen Ufer verbunden werden, wie unsere Planskizze angibt. Dadurch sollen, wie es heißt, u. a. die beiden bestehenden, den breiten Kanal am Hauptbahnhofe und an der Akademie kreuzenden Eisenbrücken, die das Stadtbild schädigen, entbehrlich gemacht werden. Es würde also nur der dem 16. Jahrhundert entstammende, monumentale Ponte Rialto erhalten bleiben.

In den Einzelheiten scheint der groß angelegte Plan noch nicht entworfen zu sein. Auch fehlen, soweit bekannt, eine zuverlässige Kostenberechnung und der Nachweis der Wirtschaftlichkeit. Eine Lösung der Verkehrs- und Siedlungsschwierigkeiten Venedigs wird aber immer dringender. Möge sie verwirklicht werden in einer Art, die dem malerischen Zauber der Stadt nicht schadet! —

## Eindrücke über Städtebau und Wohnungswesen der Stadt Zürich.

Von Dr.-Ing. Hahn, Kiel.

Mit Hinblick auf die im Gange befindlichen Beratungen über das Preußische Städtebaugesetz und die sich mehr und mehr durchsetzenden Bemühungen auf eine langsame Auflockerung der sogenannten Wohnungszwangswirtschaft in Preußen und den übrigen deutschen Bundesstaaten waren dem Verfasser Eindrücke und Beobachtungen, die er auf einer Reise nach Zürich im Sommer d. J. gewann, von besonderem Interesse, insofern die Vorgänge in Zürich als der größten und bedeutendsten Stadt der Schweiz richtunggebend für die Entwicklung auch in den anderen Schweizer Kantonen sind.

Es mögen am Anfang einige allgemeine Bemerkungen über die Organisation der Kommunalen-Selbstverwaltung der Stadt Zürich gegeben werden. Die Grundlagen der Züricher Stadtverwaltungstätigkeit bilden die Beschlüsse des „Großen Stadtrates“, der sich bei einer Einwohnerzahl von 212 000 Einwohnern aus 125 auf drei Jahre gewählten Bürgern zusammensetzt, während der sogenannte „Kleine Stadtrat“ nur vorbereitende und ausführende Funktionen hat. Es herrscht also ein Einkammersystem ähnlich dem bayerischen oder dem oldenburgischen Stadtrecht. Der „Kleine Stadtrat“ besteht aus sechs vollamtlichen Stadträten und einem „Stadtpräsidenten“, die ebenfalls auf drei Jahre stets gewählt werden, so daß eine für unsere Verhältnisse ungewöhnliche Beweglichkeit in beiden Instanzen besteht. Grundsätzlich sind auch alle übrigen Personen, die im Dienste der Stadtverwaltung stehen, seien sie nun Beamte oder Angestellte, an einen dreijährigen Wahlturnus gebunden, was jedoch praktisch nicht zur Geltung kommt. Die stark demokratische Tendenz des öffentlichen Lebens drückt sich ferner darin aus, daß über alle Gegenstände, die der städtischen Beschlußfassung unterliegen, auf Antrag von etwa einem Viertel der Mitglieder des „Großen Stadtrates“ eine Volksabstimmung vorgesehen ist, sobald das Objekt eine Ausgabe von mehr als 200 000 Fr. zur Folge hat; man will allerdings diese Grenze jetzt auf 600 000 Fr. verschieben.

Vorstand des Bauwesens der Stadt Zürich ist ein besoldeter Stadtrat. Man gliedert in: Bauwesen I, das die

\*) Ing. Giulio Tian. Rivista italiana della costruzioni, Januar 1927.

Hochbau- und Tiefbauverwaltung mit Einschluß des Bauwesenplanwesens, die Vermessungsangelegenheiten und die Baupolizei umfaßt, und: Bauwesen II, das die Verwaltung der städtischen Werke umschließt. Die Durchberatung aller Baufragen erfolgt zunächst in den Kommissionen (z. B. für Bebauungs- und Quartierpläne); ihr Vorsitzender ist der Bauvorstand (Stadtrat), ihre Mitglieder sind die Dienstchefs (Vorstände der einzelnen Bauämter und zwei externe vom Stadtrat gewählte Mitglieder. Angelegenheiten von weittragender und allgemeiner Bedeutung gelangen an ein Baukollegium von 25 Mitgliedern unter dem Vorsitz des Bauvorstandes. Ihm gehören alle Dienstchefs der technischen Ämter ohne Stimmrecht und zehn externe stimmberechtigte Mitglieder an. Nach Vorberatung in diesen Instanzen gelangen die Dinge als Vorlagen an den „Kleinen Stadtrat“ und zur endgültigen Beschlußfassung an den „Großen Stadtrat“.

Die öffentlich-rechtliche Grundlage der städtebaulichen Entwicklung bildet für den Kanton Zürich mit den beiden wichtigsten Städten Zürich und Winterthur das „Baugesetz für Ortschaften mit städtischen Verhältnissen vom 23. April 1893“. Es gibt sowohl die rechtliche Grundlage für die Aufstellung der Bebauungs- und Baulinienpläne, Unterlagen für die Aufschließung des Geländes, für die Freimachung des für öffentliche Zwecke in Anspruch genommenen Landes einschließlich der Entschädigungen wie auch die baurechtlichen Grundlagen für die Aufstellung und Durchführung der baupolizeilichen Vorschriften. Während das Gesetz bei der Aufstellung der Bebauungs- und Baulinienpläne im allgemeinen ein Auslegungs- und Genehmigungsverfahren ähnlich dem in Deutschland üblichen vorsieht, enthält es in seinen Paragraphen 18 und 27 die Grundlagen für das „Grenzbereinigungs- und Quartierplanverfahren“, das für Zürich durch die „Verordnung betreffend das Verfahren bei Prüfung von Quartierplänen und Grenzregulierungen“ vom 24. Februar 1894 mit Genehmigung des Kantonsrates vom Regierungsrat gegeben ist. Den Anlaß zu der Einführung dieses Quartierplanverfahrens bot das Bedürfnis, für jeden Baublock vor seiner Bebauung eine vernünftige Regulierung der Grenzen, eine Ausmerzung bebauungsunfähiger Parzellen und eine Zu-

sammenlegung solcher Schikanierparzellen zu vernünftigen Baugrundstücken zu bewerkstelligen. Nachdem die Stadt Zürich schon im Jahre 1864 bei der Aufstellung des Baureglementes für die Bahnhofstraße und das Bahnhofquartier zur Festlegung von Normen für die Schaffung einer genügenden Tiefe der Baugrundstücke gelangt war, schuf das Baugesetz von 1893 die Rechtsinstitute des Grenzberichtigungsverfahrens und des Quartierplanverfahrens.

Der § 18 des Baugesetzes begründet zunächst das Grenzberichtigungsverfahren, das heißt die Regelung der Grenzverhältnisse freier benachbarter Grundstücke an einer bereits bestehenden Baulinie. Laufen die Grenzen schiefwinklig zur Straßengrenze, so soll eine neue, möglichst senkrecht zur Straßennachse stehende Grenze festgelegt werden. Dies soll zunächst auf dem Wege des Austausches versucht werden. Würde aber hierdurch die eine Parzelle so verschmälert, daß die Errichtung eines ordentlichen Baues nicht mehr möglich ist, so verpflichtet das Gesetz den Eigentümer der größeren Parzelle, gegen Ersatz des vollen Verkehrswertes an die kleinere Parzelle soviel Land abzutreten, daß eine vernünftige Bebauung beider Baustellen möglich wird, natürlich nur soweit er das ohne Schaden für die richtige Gestaltung seiner eigenen Parzelle kann. Hat eine an der Straße liegende Parzelle zu wenig Tiefe, um überhaupt bebaut werden zu können, so legt das Gesetz dem Hinterlieger nahe, die an der Straße liegende Parzelle zum Verkehrswert zu erwerben; tut er dies nicht, so kann der Vorderlieger verlangen, daß ihm vom Hinterland eine ausreichende Fläche abgetreten wird.

Die §§ 19 bis 27 des Baugesetzes begründen das Quartierplanverfahren. Sein Zweck ist die Aufschließung und vernünftige Parzellierung des Geländes zwischen den Baulinien der Hauptverkehrsstraßen. Die Aufstellung eines solchen Quartierplanes wird vom Gesetz zunächst den Eigentümern des Geländes zugewiesen, und der Gemeinderat ist berechtigt, jede Baugenehmigung bis zur Aufstellung eines ordnungsgemäßen Quartierplanes zu versagen. Können die Grundeigentümer sich nicht einigen, so kann eine Mehrheit der Grundeigentümer, sofern sie mindestens über die Hälfte der Grundfläche verfügt, die Initiative ergreifen; im anderen Falle bleibt die Initiative dem Gemeinderat überlassen, und er muß sie auf Antrag eines einzelnen Grundbesitzers ergreifen. Bei der Neueinteilung eines Quartiers sollen die Verhältnisse innerhalb desselben so geordnet werden, daß eine den Anforderungen der öffentlichen Gesundheitspflege entsprechende Bebauung möglich wird, daß ein vernünftiges Straßennetz entsteht, und die entstehenden Vorteile den verschiedenen Grundeigentümern im billigen Verhältnisse zukommen. Um das nötigenfalls auch gegen den Willen einzelner widerspenstiger Eigentümer zu erreichen, gibt das Gesetz dem Gemeinderat die Berechtigung, Grenzveränderungen und nötigenfalls eine Zusammenlegung und Neueinteilung sämtlicher Grundstücke des Quartiers vorzunehmen. Bei der Neueinteilung eines ganzen Quartiers werden sämtliche Grundstücke zusammengelegt und nach Abzug der für die Straßen abzugebenden Bodenfläche von der Gesamtfläche neue Parzellen so gebildet, daß jeder beteiligte Grundeigentümer im Verhältnis des von ihm hergegebenen Teiles zum Ganzen eine entsprechende Parzelle wiedererhält. Soweit ein Ersatz an Land nicht im vollen Umfange erfolgen kann, findet finanzielle Entschädigung statt. Wer ein nicht-bebauungsfähiges Grundstück einbringt, kann Übernahme des Grundstücks verlangen. Wer dagegen ein Grundstück über Normalgröße einbringt, kann eine neue Parzelle von annähernd gleichem Umfange verlangen, und darf gegen seinen Willen nicht mit Geld entschädigt werden. Das Verfahren bei der Durchführung der Quartierpläne erfolgt auf genauen Planunterlagen, die über die Größen und Eigentumsverhältnisse der eingebrachten Grundstücke, die Lage und Höhenverhältnisse der geplanten Quartierstraßen sowie ihre Ausstattung mit Einschluß aller Leitungen und die Eigentumsverhältnisse nach Durchführung der geplanten Regulierung völligen Aufschluß geben. Der Plan gelangt über die zuständige Kommission und den „Kleinen Stadtrat“ an den „Großen Stadtrat“, der ihn gutheißt und zur Einreichung von Einsprüchen mit 14tägiger Frist öffentlich auslegt. Erfolgt eine Einigung mit dem Gemeinderat nicht, so gelangen die Einsprüche zur Entscheidung an den Bezirksrat oder den Regierungsrat des Kantons. Für die Schätzungen aller Grundwertverhältnisse besteht eine dreigliedrige Schätzungskommission, bestehend aus dem Liegenschaftsvertreter der Stadt, den Rechtskonsulenten und einem technischen Sachverständigen.

Während die Herstellung der Hauptverkehrsstraßen und der Aufteilungsstraßen von größerer Bedeutung Sache der Gemeinde ist, ist die Herstellung der Quartierstraßen in erster Linie Angelegenheit der beteiligten Grundeigen-

tümer, wobei eine solche Herstellung von jedem Anlieger mindestens bis zum Anschluß an eine bestehende öffentliche Straße verlangt werden kann. Erst wenn eine Einigung zwischen den Beteiligten nicht erfolgt, setzt die Tätigkeit der Gemeinde ein, die selbstverständlich allgemein als Treuhänderin für das Verfahren vorgesehen ist. Die Durchführung des ganzen Verfahrens erfolgt im Prinzip so, daß alle beteiligten Grundeigentümer, die an einer Quartierstraße liegen, eine Art Genossenschaft zur Aufschließung ihrer Ländereien bilden. Für die Festlegung der Entschädigungen an den einzelnen einerseits und der Straßenbaukosten andererseits ist die Schätzungskommission maßgebend, die auch den Mehrwert bestimmt, der durch die Baureifmachung jedem einzelnen Grundstück zufällt.

Es war mir möglich, an Hand einiger praktischer Quartierplanbeispiele den Gang des Verfahrens durch die Erläuterungen des Chefs des Quartierplanbüros, Stadt-Ingenieur Hippemeyer, eingehend kennenzulernen. Was in Deutschland bis heute noch nicht oder jedenfalls nicht ohne die größten Reibungen möglich ist, einen vernünftigen, bebauungsfähigen Baublock auch gegen den Willen der Beteiligten zu erreichen, scheint mir mit dem Züricher Bebauungs- und Quartierplanverfahren auf eine sehr einfache und handliche Weise gelungen zu sein. Jedenfalls hat man in Zürich mit dem Verfahren so gute Erfahrungen gemacht, daß es lobnen würde, seine Übertragung auch auf deutsche Verhältnisse ernsthaft zu prüfen. Nähere ins einzelne gehende Aufschlüsse geben „Das Baugesetz von 1893“ und die „Verordnung von 1894“ und „Gedruckte Erläuterungen vom Quartierplanbüro der Stadt Zürich“ (bei Aschman & Scheller, Zürich 1914).

Alle sonstigen städtebaulichen Maßnahmen finden in der Schweiz dieselbe Grundvoraussetzung gesetzlicher Art wie bei uns. Ich erwähne da die „Verordnung über Natur- und Heimatschutz für den Kanton Zürich vom 9. Mai 1912“. Was besonders auffällt, ist eine gewisse größere Beweglichkeit in der Festsetzung der Bauzonen. Hier gibt es, abgesehen von den Vorschriften des Baugesetzes und genereller Sondervorschriften für die offene Bebauung eine Anzahl individueller Bauvorschriften für besondere Quartiere, die ähnlich den in Leipzig geübten Verfahren Teilbauordnungen für kleinere Teile des Baugebietes bedeuten, die eine enge Anpassung an die örtlichen Verhältnisse ermöglichen.

Wohnungsfrage und Wohnungsbaufrage sind in Zürich in dem gleichen Maße Gegenstände der Sorge der öffentlichen Instanzen wie bei uns. Die Zeiten des Weltkrieges brachten für Zürich eine Verminderung der Bautätigkeit, so daß heute ein großer Bedarf an Wohnungen, besonders Kleinwohnungen, das Kennzeichen der Lage ist. Während im Jahrfünft 1910 bis 1914 in Groß-Zürich 8491 Wohnungen erbaut wurden, betrug die Zahl 1915 bis 1919 nur 2616 und 1920 bis 1925 nur 5917. Also eine Lahmlegung des Wohnungsbaues mit langsam ansteigender Entwicklung in den Jahren nach dem Kriege. Überblickt man die Zahl der Neubauproduktionen in den Jahren 1918 bis 1925, so beträgt sie für Groß-Zürich zunächst noch gleichbleibend etwa je 500 für die Jahre 1918 bis 1922, 1923 bringt 866 und erst die Jahre 1924 und 1925 ergeben eine starke Steigerung auf fast die Friedensproduktion. Das hat seinen Grund in der Subventionierung des Wohnungsbaues durch die Bundesregierung, den Kanton und die Stadt Zürich selbst.

Die Folge der während des Krieges hervortretenden Wohnungsnot waren Maßnahmen der Wohnungszwangswirtschaft ähnlich den unsrigen. Sie sind nach und nach gefallen. Als letzte blieb eine bundesgesetzliche Regelung der Miethöhe. Sie ist nach und nach gelockert und im November 1926 völlig aufgehoben. Sehen wir, welches die Folgen dieser Maßnahme waren:

Daß die Mieten der Altwohnungen auch in der Schweiz eine steigende Tendenz aufweisen, ergibt sich aus dem gleichen Grunde wie bei uns; auch dort die außerordentliche Verteuerung der Neubauten, folglich der Neubaumieten, und die Frage, wie der Ausgleich zwischen Altmieten und Neubaumieten zu geschehen hat. Vergleichen wir zunächst die Altwohnungsmiete und die durchschnittliche Wohnungsmiete, genommen aus dem Mittel zwischen den Mieten beim Altwohnungsbestand und den Neubauwohnungen (Zwei-, Drei- und Vierzimmerwohnungen):

#### Durchschnittspreis in Franken:

alte Wohnungen		Wohnungen überhaupt	
1913	644 = 100 v. H.	644	= 100 v. H.
1920	896 = 139 "	912	= 142 "
1924	1049 = 163 "	1080	= 168 "
1926	1187 = 184 "	1221	= 190 "

Auf ganz Zürich bezogen bedeutet das, daß für einen Bestand von 30 600 Mietwohnungen von zwei bis vier

Zimmern im Jahre 1913 nicht ganz 20 Millionen Franken aufgewendet werden mußten, heute 36 Millionen Franken, d. h. etwa 16½ Millionen mehr. Bes. Steigerung seit 1920:

	Zweizimmer- wohnung	Dreizimmer- wohnung	Vierzimmer- wohnung
1921	617 Fr.	854 Fr.	1229 Fr.
1924	683 "	905 "	1315 "
1926	767 "	1077 "	1573 "

1921 bis 1926 hat sich der Jahresmietsatz erhöht für:

Zweizimmerwohnungen um 29 v. H.,

Dreizimmerwohnungen um 32 v. H.,

Vierzimmerwohnungen um 34 v. H.

Dabei brachten die letzten Jahre seit 1924 die stärksten Aufschläge und besonders hier das Jahr 1926, in dem die Durchschnittswohnung um 77 Franken teurer wurde. Für die verschiedenen Quartale sind die Steigerungen folgende:

	Aufschlag in Franken	in v. H.
1. Vierteljahr	9	12
2. "	22	28
3. "	13	17
4. "	33	43
Zus. 77 Fr.		100 v. H.

Die Quittung der Hausbesitzer an die Mieterschaft für die im November 1926 erfolgte völlige Aufhebung des Mieterschutzes war also eine 43proz. Steigerung der Miete in einem Quartal, und neue Steigerungen stehen bevor. Nach den Angaben des Statistischen-Amtes Zürich steht

### Vermischtes.

**Zum preußischen Städtebaugesetz.** (Aus einem Vortrag, gehalten von Syndikus Dr. Mahler, Berlin, auf dem Bundestag des B. D. A. in Hamburg.) Ein bedeutsames Werk auf dem Gebiete des Bauwesens ist gegenwärtig in Preußen mit der Schaffung des preuß. Städtebaugesetzes in Vorbereitung. Der für die Bearbeitung des Gesetzentwurfs gewählte besondere Landtags-Ausschuß (29. Ausschuß für Städtebau) hat bisher die allgemeine Lesung und die Behandlung der §§ 119, 120 sowie 1 und 2 in 1. Lesung erledigt und wird demnächst die 1. Lesung der Einzelparagraphen fortsetzen.

Wenn man aber die Verhältnisse gerade Hamburgs und des Unterelbegebietes näher betrachtet, so wird man in der Forderung bestärkt, daß eine großzügige Änderung in der Lösung städtebaulicher Aufgaben nur möglich ist, wenn eine reichsgesetzliche Regelung in einem Rahmengesetz vorgesehen wird. Da die Grenzen zwischen Preußen und Hamburg nicht nur, sondern auch zwischen Preußen und anderen Ländern — ich weise nur auf Mitteldeutschland hin — mitten durch einheitliche Wirtschaftsgebiete verlaufen, werden für diese einheitlichen Gebiete nach Inkrafttreten des preuß. Städtebaugesetzes dann Schwierigkeiten auftreten müssen, wenn im Nachbarstaat eine Regelung ähnlicher Art nicht vorgesehen wird. Die Schwierigkeiten, die einem Reichsbaugesetz verwaltungstechnisch gegenüberstehen, sind nicht so groß, wie die Vorteile einer einheitlichen Reichsregelung.

Der Entwurf zum preuß. Städtebaugesetz wird von den verschiedensten Interessengruppen verschieden beurteilt und steht im Brennpunkt eines lebhaften Kampfes. Dieser äußert sich schon dadurch, daß etwa 40 Eingaben von den verschiedensten Verbänden und Organisationen vorliegen und die politischen Parteien bisher schon 180 Anträge eingereicht haben. Es ist an sich bedauerlich, daß heutzutage derartige rein fachliche Gesetze fast ausschließlich unter politischen Gesichtspunkten bearbeitet und verabschiedet werden. Darunter muß die Sache leiden, selbst wenn gewissen Organisationen auch die Möglichkeit gegeben war, sich zu dem Entwurf zu äußern.

In dem Kampf, der um den Entwurf entbrannt ist, stehen sich gegenüber einmal die Interessen der Selbstverwaltungskörper, die in dem Gesetzentwurf die Befugnisse ihrer Selbstverwaltung bedroht sehen, andererseits diejenigen der staatlichen Beschlußbehörden, denen hier und da wiederum die Befugnisse der Selbstverwaltung zu weit gehen. Sie wollen manche Entscheidungen dem örtlichen Interessenkampf entrücken, um größere Objektivität zu sichern. Weiter kämpfen die Anhänger der Erhaltung des Privateigentums gegen gewisse Bestimmungen, die in der Entschädigungsfrage nicht ausreichend erscheinen. Auf der anderen Seite stehen die Anhänger der Gemeinwirtschaft, denen das Gesetz in der Enteignungsmöglichkeit nicht weit genug und in der Entschädigungsfrage zu weit geht. Andere Organisationen und Verbände sehen in

der durchschnittlich 90proz. Steigerung der Altmohnungsmieten eine etwa 25proz. Steigerung der Hypothekenzinsen und der sonstigen Lasten entgegen, also Mehrbelastung des Hausbesitzers um etwa 40 v. H.; der Rest ist Gewinn auf dem Rücken der Volksgemeinschaft.

Steht solcher Steigerung der Mieten ein Ausgleich in den Einnahmen der Bevölkerung gegenüber? Soweit die Lohn- und Gehaltsempfänger zum Vergleich herangezogen werden können, ist bei einem Lebenshaltungsindex von 190 v. H. gegenüber den Vorkriegspreisen aller Artikel einschließlich Wohnung eine Steigerung der Einnahmen eingetreten

bei ungelerten Arbeitern von 255 v. H.

„ gelerten „ „ 240 „

„ mittleren Beamten „ 165 „

„ höheren „ „ 155 „

Die letzten Steigerungen der Mieten finden in diesen Angleichungen der Einkommen an die Lebenshaltungskosten keinen Ausdruck. Die Folge ist, daß allgemein ein Anteil der Wohnungsaufwendungen an Einkommen von oft mehr als 30 v. H. erreicht ist, der auf die Dauer als völlig untragbar gelten muß. Blicke noch die Frage, ob eine solche Steigerung der Mieten eine besonders belebende Wirkung auf den Neubaumarkt hat. Auch diese Folge konnte bisher in Zürich nicht beobachtet werden. Im Gegenteil bedurfte es bisher immer besond. Anstrengungen durch die öffentl. Körperschaften, um die Bautätigkeit anzukurbeln.

Man darf hieraus nur den Schluß ziehen, daß eine plötzliche Aufhebung der Wohnungszwangswirtschaft un geeignet ist, die Schwierigkeiten der Wirtschaftsführung weitester Kreise zu steigern, ohne greifbare Vorteile irgendwelcher Art für die Allgemeinheit zu bringen. —

einzelnen Bestimmungen ihre Interessen ungenügend berücksichtigt und wünschenswerth. Änderungen des Entwurfs.

Die freie Architektenschaft begrüßt in dem Gesetzentwurf den Grundgedanken, daß in Zukunft in großzügiger Weise die Planung in Stadt und Land vorausschauend vorgenommen werden soll. Der Aufbau des Gesetzes ist allerdings z. T. noch unklar und verbesserungsbedürftig. So werden z. B. Bebauungs- und Fluchtlinienplan nicht deutlich genug geschieden. Es muß klar gegliedert werden die Aufeinanderfolge von Flächenaufteilungsplan, Bebauungsplan, Aufbauplan und Fluchtlinienplan. Die ersten beiden müssen wandelbar gestaltet werden, um jederzeit veränderten Verhältnissen leicht angepaßt werden zu können. Der Aufbauplan, der die räumliche Gestaltung vorsieht und dessen Einführung von der Architektenschaft lebhaft begrüßt wird, muß dem mit zwingendem Gesetz ausgestatteten Fluchtlinienplan vorausgehen.

Die Architektenschaft wünscht weiter zu dem Gesetzentwurf, daß durch das Gesetz keine neuen behördlichen Stellen geschaffen werden. Deswegen ist auch die Einführung besonderer Baulastenbücher nicht zu begrüßen. Die Vereinfachung der Verwaltung fordert Einschränkung des Behördenapparates und Ausstattung der noch notwendigen Behörden mit hinreichender Verantwortung. Bei den Beschlußbehörden sind im Gesetz z. T. Sachverständigenausschüsse vorgesehen. Dieser Frage widmet die Architektenschaft ihre besondere Aufmerksamkeit. Da die Beschlußbehörden mehr oder weniger nach politischen Gesichtspunkten zusammengesetzt sind, ist es dringend notwendig, daß an allen Stellen, wo fachliche Entscheidungen getroffen werden, die Auffassung eines Sachverständigenausschusses Berücksichtigung findet. Diese Sachverständigenausschüsse müssen aber so zusammengesetzt sein, daß nicht bloß Angehörige kommunaler Parlamente, sondern auch freie Sachverständige aus der Bttrgerschaft ihnen angehören können. Nur so wird auch die Mitarbeit freischaffender Bausachverständiger gesichert werden können und müssen. Diese Kreise drängen zur Mitarbeit bei der Lösung der Fragen, die das Städtebaugesetz behandelt. Wie vor reichlich 100 Jahren in Preußen eine kluge Gesetzgebung eines Stein und Hardenberg die Zeichen der Zeit erkannte und die sich regenden Kräfte in Stadt und Land zur Mitarbeit bei der Selbstverwaltung heranzog, so mag eine weise Gesetzgebung auch in diesem Falle die lebhaft zur Mitarbeit drängenden Kräfte in der Bauwirtschaft heranziehen und im Städtebaugesetz, das besser ein Reichsbaugesetz wäre, die gesetzliche Grundlage für diese Mitarbeit schaffen. —

Inhalt: Stadterweiterungs- und Verkehrsfragen in Venedig. — Eindrücke über Städtebau und Wohnungswesen der Stadt Zürich. — Vermischtes. —

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