

STADT UND SIEDLUNG

BEBAUUNGSPLAN · VERKEHRSWESEN
VERSORGUNGS-ANLAGEN

NR.

3 BERLIN
MÄRZ

1928

HERAUSGEBER:

PROFESSOR ERICH BLUNCK UND REG.-BAUMEISTER FRITZ EISELEN

ALLE RECHTE VORBEHALTEN / FÜR NICHT VERLANGTE BEITRÄGE KEINE GEWÄHR

DIE FREIFLÄCHEN IM DUISBURGER STADTGEBIET

Vom Beigeordneten Stadtoberbaurat Pregizer

Mit 9 Abbildungen

Duisburg hat sich dank seiner günstigen geographischen Lage an der Pforte des rheinisch-westfälischen Industriegebiets und am Kreuzungspunkt wichtiger Nord-Süd- und Ost-West-Verbindungen zu einer der bedeutendsten Industrie- und Handelsstädte entwickelt. Die Schnelligkeit, mit der der Aufstieg um die Jahrhundertwende vor sich ging, zeitigte für das Stadtgebilde die schlimmen Begleiterscheinungen, die wir auch bei anderen Städten mit ähnlicher Entwicklung beobachten können. Die Bebauung erfolgte, in Ermangelung eines allgemeinen Bebauungsplanes, mehr oder weniger regellos, nur den augenblicklichen Bedürfnissen, und zwar hauptsächlich den Bedürfnissen von Handel und Industrie, Rechnung tragend.

Der Wettstreit der Städte, in dem Bestreben Industrie heranzuziehen, ermöglichte es dieser, diktatorisch aufzutreten und ihre Anlagen an Orten und in Formen zu errichten, die häufig die Rücksicht auf die allgemeinen Interessen vermissen lassen. So sehen wir in Duisburg die industriellen Werke, gehäuft im Westen der Stadt am Rhein-

ufer, ihre Menschen und Pflanzen schädlichen Abgase und ihren Rauch bei den herrschenden Westwinden über die Stadt verbreiten. Andere Werke liegen über das ganze Stadtgebiet zerstreut, wodurch die Bildung eines reinen Wohnviertels unmöglich gemacht wurde. Dazu kam, daß die großen Anlagen, die die Reichsbahn für den wichtigen Knotenpunkt, ungerechnet der zahlreichen Hafen- und Werksanschlüsse, zu schaffen hatte, im wesentlichen ohne Hinzuziehung der Stadtverwaltung und häufig ohne Kenntnis anderer vorliegender Bedürfnisse geplant wurden, so daß heute das durch die Industrie geschaffene Chaos noch kreuz und quer von Bahnanlagen zerschnitten wird, an vielen Stellen zwischen hohen Bahndämmen unglücklich geformte kleine Flächen übrig lassend, die eine ordentliche Bebauung unmöglich machen.

Die Stadtverwaltung selbst als dritte Schuldige hatte versäumt, innerhalb des Stadtgebiets Freiflächen zu belassen, die früher oder später als Parkanlagen hätten ausgebildet werden können. Man begnügte sich mit dem schönen Stadtwald, der



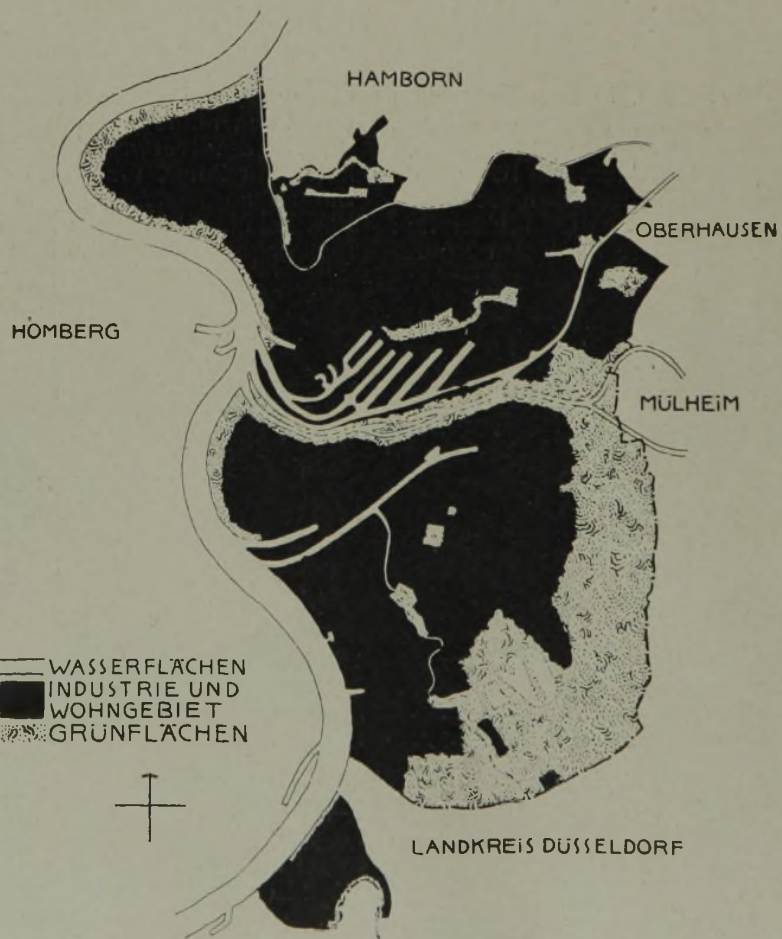
ABB. 1

PARK AN DER BONINGER MÜHLE



EINGANG ZUM WALDFRIEDHOF

ABB. 2



GRÜNFLÄCHENPLAN DER STADT DUISBURG

ABB. 3



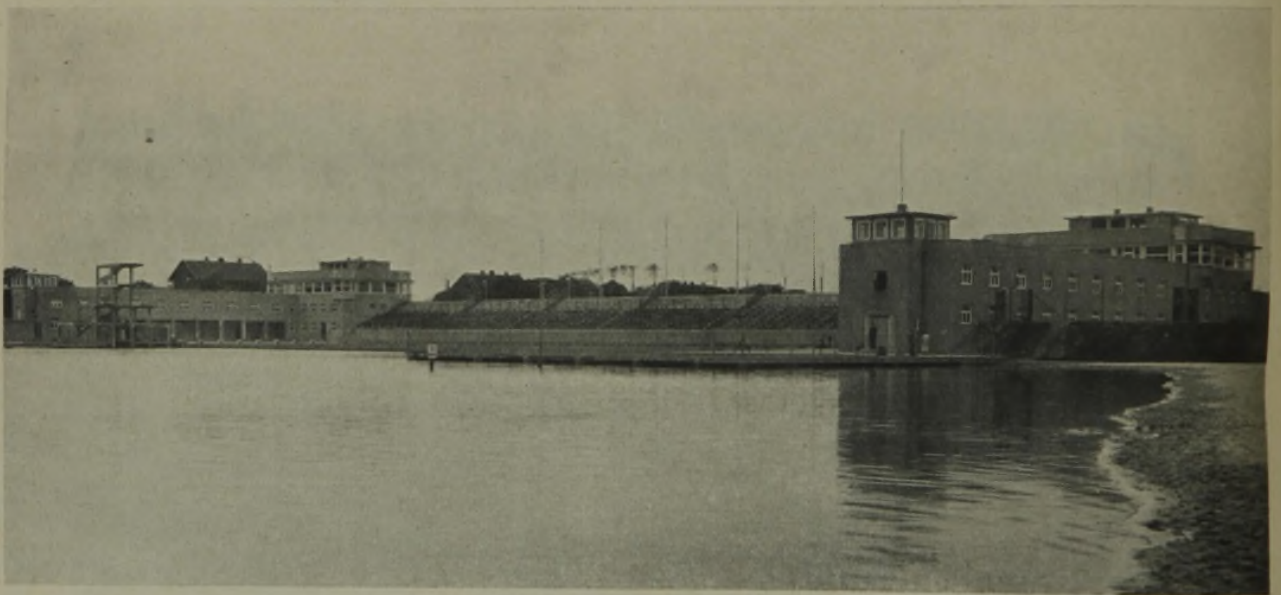
ABB. 4 u. 5

BILDER VOM EHRENFRIEDHOF AM KAISERBERG
Die Freiflächen im Duisburger Stadtgebiet



EHRENFRIEDHOF AM KAISERBERG. BLICK AUF DEN EINGANG

ABB. 6



SCHWIMMSPORTANLAGE IN DER WEDAU

ABB. 7

in einer Ausdehnung von 480 ha das Stadtgebiet nach Osten abschließt und der sich der liebevollsten Pflege der Verwaltung erfreuen durfte. Vielleicht tröstete man sich auch damit, daß in dem ausgedehnten Hafen- und Rheinstromgebiet weite Flächen dauernd der Bebauung entzogen sind.

Die Stadt zeigte demnach ein keineswegs erfreuliches äußeres Bild, obgleich ihre landschaftliche Lage zwischen Rhein, Ruhr und dem waldbekränzten Höhenzug des Kaiserbergs wohl die Voraussetzung dazu gegeben hätte. Die Verwaltung war aber in den beiden letzten Jahrzehnten mit Erfolg bemüht, früher Versäumtes nachzuholen und sie richtete ihr besonderes Augenmerk darauf, von einigen Gebieten weitere industrielle Werke fernzuhalten, um allmählich reine Wohnviertel zu schaffen und die Frei- und Grünflächen, namentlich auch im Innern der Stadt, zu vermehren. Dies geschah planmäßig auf

Grund eines allgemeinen Bebauungsplanes, der ein System von Grünflächen vorsah, deren Überführung in die öffentliche Hand möglich erschien (Plan Abb. 3, S. 54).

Im Innern der Stadt befanden sich noch zwei große Privatparks, von denen der eine, Boninger Mühle (Abb. 1, S. 53), in dem dicht besiedelten, industriereichen Stadtteil Hochfeld gelegen, im Jahre 1921 und der andere, nur wenige Minuten vom Kuhtor, dem Verkehrsmittelpunkt der Stadt, entfernt, im Jahre 1925 von der Stadt erworben werden konnte. Beide Parks weisen einen schönen alten Baumbestand auf, so daß sie mit verhältnismäßig geringen Kosten in öffentliche Anlagen umgewandelt werden konnten. Weiter gelang es, ausgedehnte Waldflächen im Süden der Stadt und am Kaiserberg von den Erben Haniel käuflich zu erwerben, und die Firma Krupp schenkte der Stadt einen großen Teil ihres teilweise ausgebagerten

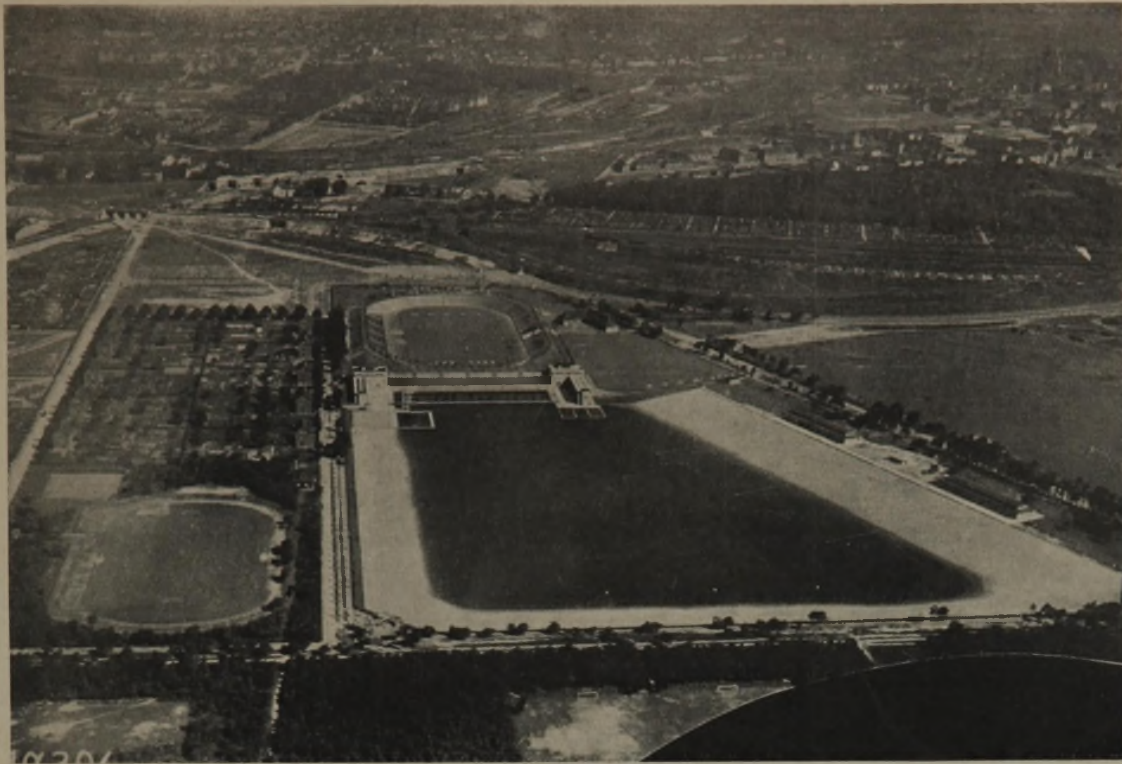


ABB 8
Phot. Hansa Luftbild G. m. b. H.

STADION UND STRANDBAD IN DER WEDAU



ABB. 9

SCHWIMMSPORTANLAGE UND STRANDBAD IN DER WEDAU. RECHTS SPRUNGTURM

Geländes in der Wedau, auf dem in der Folgezeit unter Benutzung der Baggerseen, großartige Sport- und Badeanlagen geschaffen wurden. (Abb. 6 bis 9, S. 36 u. oben.) So konnte allmählich nahezu das ganze Waldgelände im Stadtgebiet in den Besitz der Gemeinde übergeführt werden. Im Stadtteil nördlich der Ruhr wurde im Jahre 1922 der 14,8^{ha} große Stadtpark angelegt, der gegenwärtig um weitere 5^{ha} vergrößert wird, und zur Zeit erstet in Beeckerwerth, am Rheindeich entlang, unter Mitbenutzung der für die Thyssensche Wassergewinnungsanlage freizuhaltenden Fläche, ein 15,8^{ha} großer Park, begrenzt im Süden vom Rheindeich, der einen schönen Ausblick auf den Rheinstrom mit seinem gewaltigen Schiffsverkehr verbietet. Weitere Grünflächen sind ge-

plant und in das Grünflächenverzeichnis, das auf Grund der Verbandsordnung für den Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk aufgestellt wurde, aufgenommen worden.

Duisburg verfügt heute über einen geschlossenen Grüngürtel, der das Stadtgebiet nach Osten und Süden in einer Länge von 7,7 km und einer durchschnittlichen Breite von 1,5 km abschließt und in dem die beiden großen kommunalen Friedhöfe von Alt-Duisburg und die Sportanlage der Wedau eingebettet sind (Abb. 5). weiter über eine Reihe von Parkanlagen, die über die Stadt verteilt liegen. Seit 1912 konnte der Grünflächenbesitz von 490 auf 854^{ha}, also um 74,29 v. H., vermehrt werden, ungerechnet eine große Anzahl von kleinen Platzanlagen mit Grünschluck und

städtischen und privaten Sportplätzen. Auf den Kopf der Bevölkerung entfallen danach 30,88 qm Freifläche, und wenn dieses Verhältnis auch keineswegs als ideal bezeichnet werden kann, so muß eben der besondere Charakter der Stadt berücksichtigt werden, in der die Industrie immer das erste Wort haben wird, und weiter der Umstand, daß früher eine durchaus planlose Bebauung erfolgte, die die nachträgliche Schaffung eines die

ganze Stadt durchdringenden Grünflächensystems unmöglich machte, vielmehr dazu zwang, dieses auf die wenigen, durch Zufall noch freigebliebenen Gebiete zu beschränken.

Aufgabe der Zukunft wird es sein, zu versuchen, die Grünflächen wenigstens durch Promenadenstraßen in Zusammenhang miteinander zu bringen, derart, daß ihre Verästelungen das ganze Stadtgebiet erfassen und durchdringen. —

EIN ORANGENGARTEN IN SÜDSPANIEN

HUERTO BULUFER IN JAVEA, PROV. ALICANTE*)

Von Oberbaurat A. Lambert, Stuttgart-Degerloch. Mit 9 eigenen Skizzen und Aufnahmen des Verfassers

Der von Norden nach Spanien reisende Gartenfreund wird schon von den Pyrenäen ab eine bedeutende Zunahme der südlichen Gewächse wahrnehmen, und seine Aufmerksamkeit wird durch Gruppen oder Alleen von Eucalyptus, Aloëhecken, großen Kaktuspflanzen gefesselt; der malerische, durch seine Kontorsionen leidenschaftlich bewegte Bau der alten Oliven- und Johannisbrotbäume sowie die als Garteneinfassungen dienenden Zypressenreihen sind ihm schon auf der Reise durch Südfrankreich aufgefallen.

Diese neuen Elemente der Gartenkunst, zu denen sich noch alle Arten von Palmen gesellen, werden ihn besonders bei der Dekoration der öffentlichen Plätze und Gärten von Barcelona entzücken. In letzterer Stadt ist der Güell-Park, ein Werk des Architekten Antonio Gaudi, durch seine eigenartige Anlage, architektonische Ausstattung und Üppigkeit äußerst interessant.

Südlich des Ebro jedoch, von Tortosa ab, und beim Eintreten in das Königreich Valencia verstärkt sich der Eindruck einer neuen klimatischen Zone. Die Zunahme fremdartiger Gewächse, vor allem Orangen, Zitronen, Granaden, Aloës und Palmenkulturen überrascht den Reisenden.

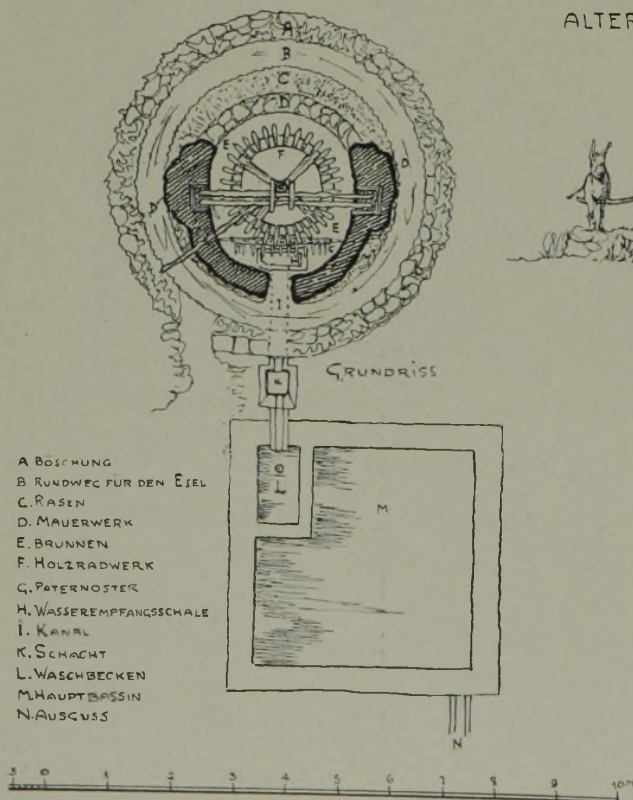
Gleichzeitig mit dem Stärkerwerden des südlichen Eindrucks der Pflanzen, der Bauten und der Menschen, wächst der Mangel an Vegetation auf den Bergen, so daß ein auffallender Kontrast entsteht zwischen der künstlich bewässerten Ebene und den wasserarmen höheren Landstrichen.

Valencia, ganz von einem fruchtbareren Kulturland (la huerta de Valencia) umgeben, hat muster-gültige Bewässerungsanlagen. Hier tritt die Orangenkultur mächtig auf, in der Stadt zeichnen sich die öffentlichen Plätze und Gärten durch eine Fülle von prächtigen Blumen aus.

Südlich von Valencia, besonders in Carcagente, bekommt das Land sein Gepräge von den zahlreichen, in gedrängten Gruppen erscheinenden hohen afrikanischen Palmen; die Orangen- und Zitronenkultur dominiert, und man fährt stundenlang durch Wälder von etwas nieder gehaltenen Orangen- u. Mandarinenbäumen in geordn. Reihen.

Diese Anlagen wechseln ab mit Mandel-, Oliven-, Johannisbrotbäumen und Reben.

*) Anmerkung der Schriftleitung. Wenn auch keine unmittelbare Anwendbarkeit auf unsere Verhältnisse möglich ist, so glauben wir doch, daß diese Ausführungen über die Gestaltung eines Gartens im südlichen Klima mit ihren reizvollen Skizzen das Interesse unserer Leser finden werden. —

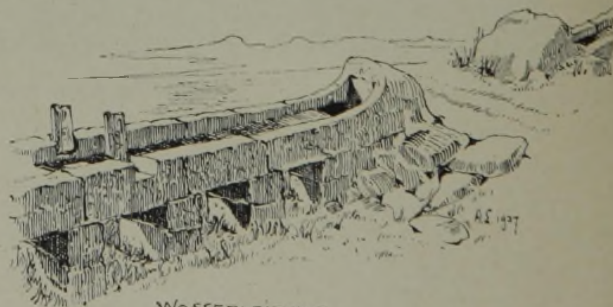


- A BOSCHUNG
- B RUNDWEG FÜR DEN EISEL
- C RASEN
- D MAUERWERK
- E BRUNNEN
- F HOLZRADWERK
- G PATERNOSTER
- H WASSEREMPFANGSSCHALE
- I KANAL
- K SCHACHT
- L WASCHBECKEN
- M HAUPTBASSIN
- N AUSGUSS

ALTER ZIEHBRUNNEN ZUR BEWÄSSERUNG DER FELDER IN JAVEA



SEITENANSICHT



WASSERLEITUNG MIT SIPHON

aufg. u. ger. von A. Lambert



ABB. 2 ZIEHBRUNNEN BEI JAVEA



DIE PFEILERALLEE ABB. 3

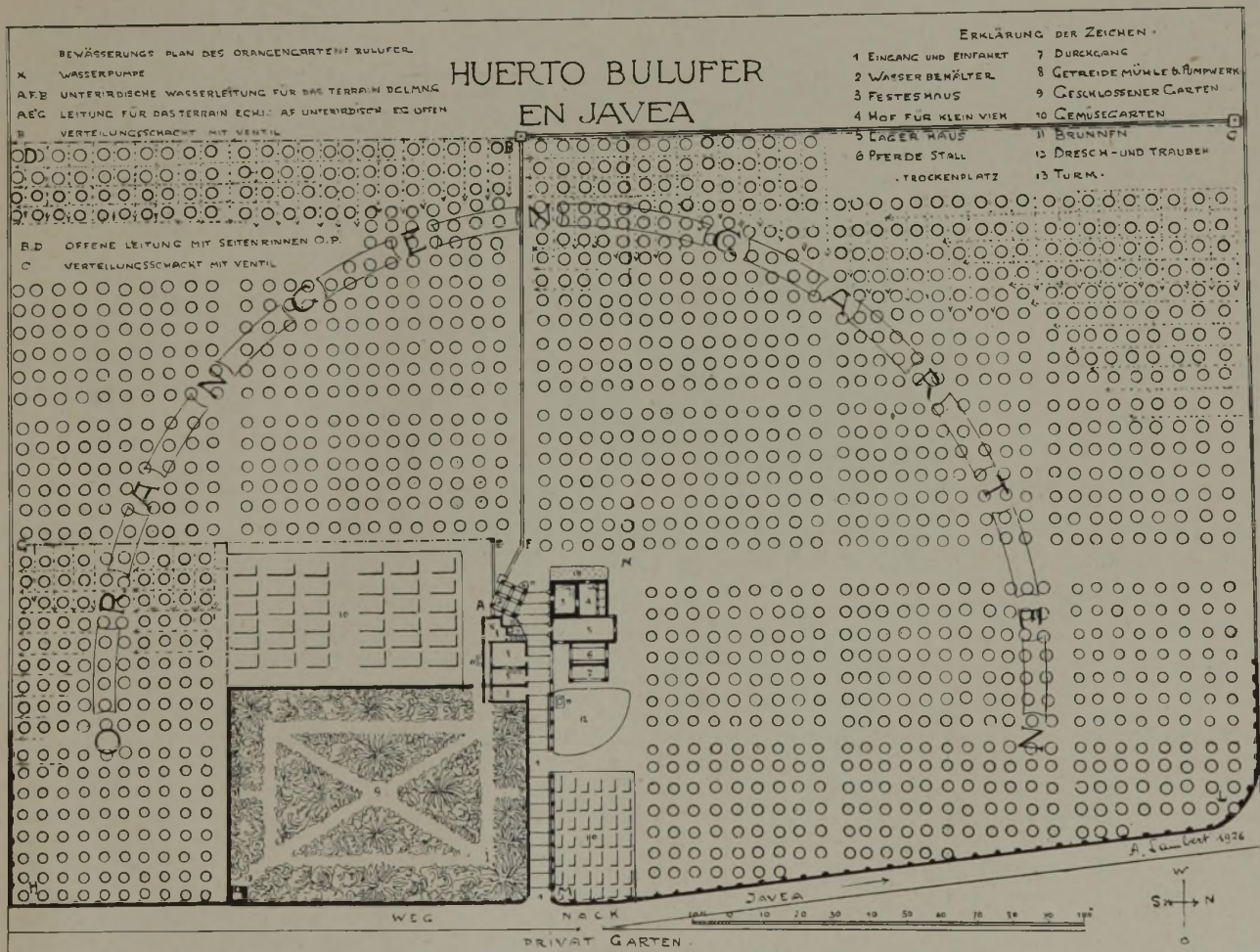


ABB. 4

ÜBERSICHTSPLAN DES GARTENS. rd. 1 : 2000



ABB. 5 EINGANG ZUM GARTEN



PFEILERALLEE, EINZELHEIT ABB. 6



ABB. 7. GROSSES WASSERBECKEN, ÄUSSERES

HUERTO BULUFER IN JAVEA, PROVINZ ALICANTE, SÜDSPANIEN

In Elche bestimmt ein förmlicher Wald mächtiger Palmen den afrikanisch wirkenden Charakter des Landes.

Abgesehen von dem anderen Pflanzenmaterial unterscheidet sich der spanische öffentliche Garten in seiner Anordnung nicht wesentlich von dem nordischen. Dagegen ist der Nutzgarten so sehr von anderen Voraussetzungen beeinflusst, daß es sich lohnt, die Einrichtung eines solchen kennenzulernen. Zu diesem Zweck habe ich einen Orangengarten in Javea gewählt, und zwar den „Huerto Bulufer“, dessen Übersichtsplan in Abb. 4. S. 59, dargestellt ist.

Dieser Garten ist ein reiner Nutzgarten, seine Anordnung jedoch und ein Teil seiner architektonischen Gliederung verleihen ihm einen ausgesprochen künstlerischen Zug. Er befindet sich in einem abgelegenen Winkel der Provinz Ali-

cante, in der Umgebung des malerischen und von echt spanischem Charakter durchdrungenen Städtchens Javea.

Um den stolzen Aufbau der von der Festungskirche gekrönten Stadt dehnt sich ein Gürtel von Pflanzungen, die ihr einen ungewöhnlichen Reiz verleihen. Es sind Orangen- und Mandelbäume. Im Winter blühen weißrosa die letzteren, während sich die ersteren unter der Last der Früchte biegen.

Von außen betrachtet, ist der Eindruck der altersgrauen, von der jugendlichen Blüte der Mandeln und der reifen Pracht der Orangenbäume eingefassten Mauern unvergesslich.

Es ist bekannt, daß diese Gegend, wie viele andere in Spanien, unter der Herrschaft der Mauren zu hoher Blüte gelangt war, die sich heute noch besonders in der Landwirtschaft und der Gartenkunst fühlbar macht.

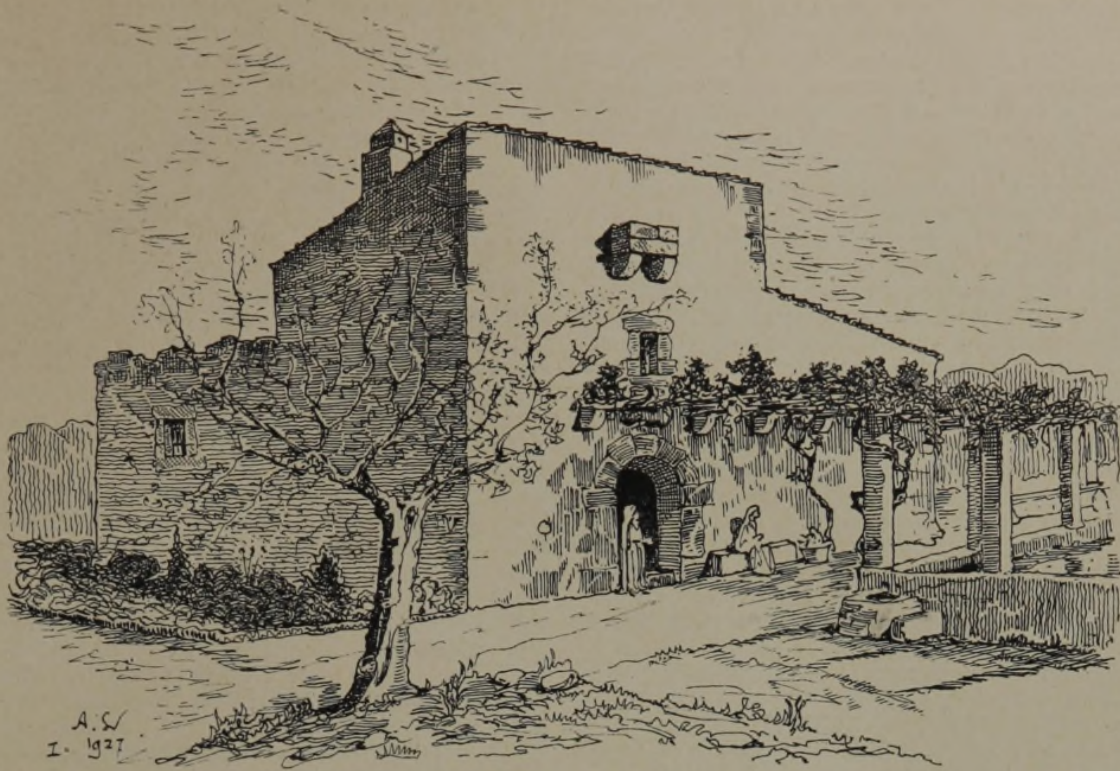


ABB. 8

DAS FESTE HAUS

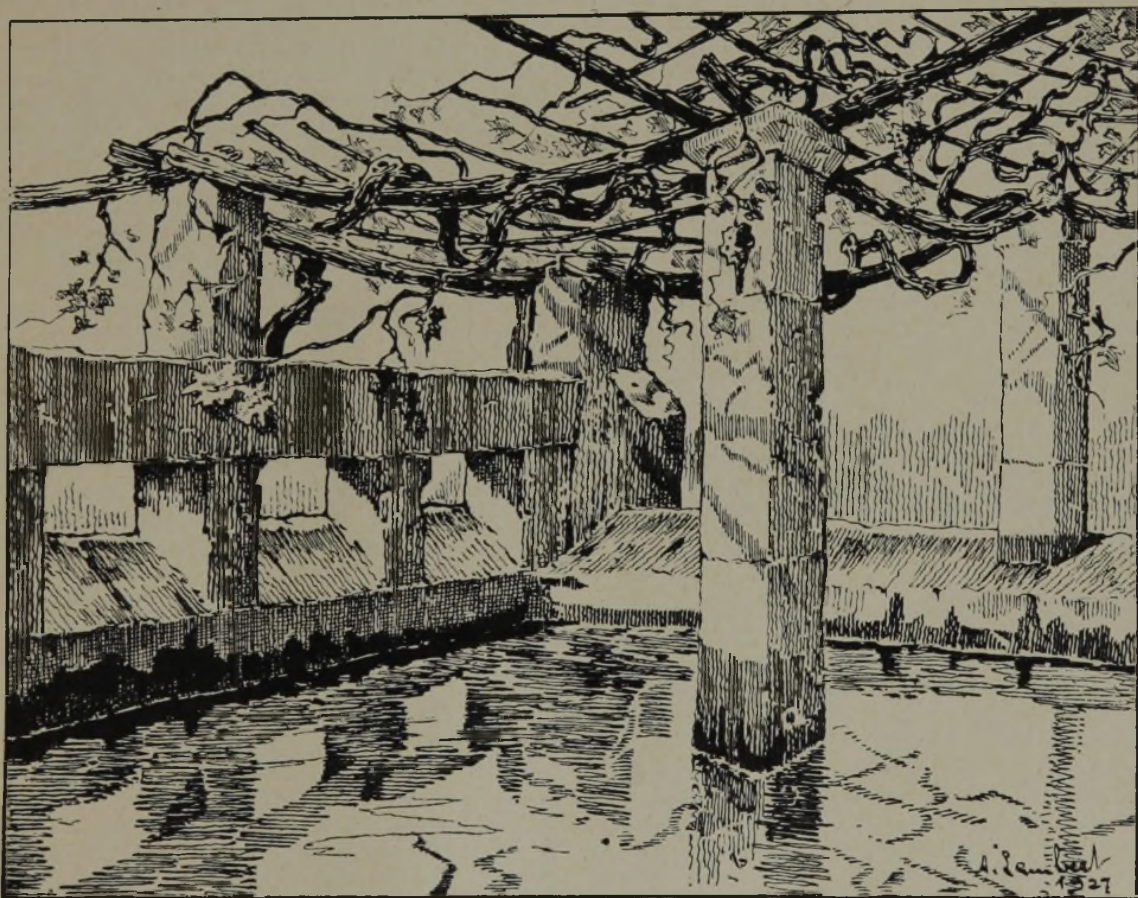


ABB. 9

INNERES DES GROSSEN WASSERBECKENS
HUERTO BULUFER IN JAVEA, PROVINZ ALICANTE

Ein Orangengarten in Südspanien

Nach eigenen Skizzen des Verfassers. Von Ob.-Baurat A. Lambert

Das System der Bewässerung mit dem Heraufziehen des Wassers, seiner Verteilung durch offene Rinnen, Überbrückung der Hindernisse durch syphonartige Kanäle ist maurischen Ursprungs und wird noch heute angewandt (Abb. 1 u. 2, S. 38 u. 39).

Das süße, durch das Erdreich filtrierte Wasser, gezogen aus Brunnen, die den Meeresspiegel erreichen, wird mittels primitiver Holzzahnrädermaschinen heraufbefördert.

Die Brunnenöffnung befindet sich auf einem Erdhügel, der breit genug ist, einen kreisförmigen Weg um den Zisternenkranz freizulassen, auf dem ein Esel unablässig das wagerecht gestellte Zahnrad in Bewegung setzt, das einem senkrecht gestellten seine Bewegung mitteilt. Das letztere zieht in seinen Rotationen einen aus Tonamphoren oder Holzkistchen bestehenden Paternoster nach oben. Das in dieser Weise heraufbeförderte Wasser fließt in ein großes etwas höher gelegenes Becken und von dort in die, mit kleinen Schleusen versehenen Kanäle. Man sieht in größeren Betrieben Windmühlen, die das Wasser heraufpumpen, zuweilen sogar elektrische oder Gasmotore, die die altertümliche, malerische Anlage des vom Esel getriebenen Holzrades in neuerer Zeit verdrängt haben.

Der nach dem Namen seines früheren Besitzers „Huerto Bulufer“ genannte Garten (Abb. 4) liegt am südwestlichen Teil der Stadtperipherie. Der jetzige Besitzer bewohnt im Sommer ein dem Nutzgarten gegenüberliegendes Landhaus, ein öffentlicher Weg trennt die beiden Anwesen. Die Eingänge liegen einander gegenüber. Der Orangengarten befindet sich auf der westlichen Seite des von Norden nach Süden führenden Weges. Zwischen den hohen, die Gärten umfassenden Mauern erblickt man eine Unterbrechung, ohne Tor oder Gitter, die freien Eingang in den Garten gewährt. Dieses Offenhalten der Gärten ist landesüblich. Ein vor einer hohen Zypresse stehender, viereckiger, als Pyramide endender Pfeiler zierte die rechte Seite des Eingangs (in Abb. 5, S. 40, dargestellt).

Wir biegen in den Garten ein und überblicken einen prächtigen Gang von weißen vierkantigen Pfeilern, die eine Weinlaube tragen. Die 4^m hohen Pfeiler bilden auf der rechten Seite eine Reihe, während sich auf der linken eine ebenso hohe Mauer erhebt; jedem Pfeiler gegenüber, auf dem Mauerkopf, ist ein Stein zum Auflegen der die Laube tragenden Balken angebracht. Vor der ganzen Reihe läuft eine Steinbank, und vor jedem Pfeiler lehnt sich an die Bank ein rauher Naturprellstein. Die weißgetünchten Pfeiler bestehen aus Quadersteinen von 0,45^m Breite und Höhe. Die Perspektive mit ihrem kräftigen Unterbau, dem Spiel der blauen Schatten auf den blendend weißen Flächen, der Kontrast der strammen Ordnung der Träger zu den sie schlangentartig umrankenden und bekrönenden Reben, die aus dunklem Grün glühenden Orangen, das alles in der Sonnenglut gibt ein Bild von unbeschreiblichem Reiz (Abb. 5, S. 39, Abb. 6, S. 40).

An diese 85^m lange Allee schließen sich auf beiden Seiten einige Wirtschaftsgebäude an, und zuletzt, rechts, ein ehemals befestigtes Haus, links ein wieder von Pfeilern umgebenes Wasserbecken von hervorragender Schönheit. Da, wo Gebäude stehen, sind an der Hausfront Steinkonsolen zum Tragen der Balkenköpfe auf entsprechender Höhe angebracht (Abb. 7, S. 40, Abb. 9, S. 41).

Die Häuserreihe an der rechten Seite dient einem Pferdestall, einem Magazin und dem erwähnten, von der Familie des Pächters bewohnten festen Haus (Abb. 8, S. 41). Es enthält ein durch eine Bogentür zugängliches Wohnzimmer, in dessen nordwestlicher Ecke eine Treppe zum oberen Stock in den Schlafrum führt. Unter der

bogenförmig der Westwand entlang laufenden Treppe befindet sich ein Kamin. Die Treppe und der obere Podest decken den kleinen als Küche dienenden Raum. Diese öfter in Bauernhäusern der Gegend vorkommende Einrichtung gibt dem Wohnzimmer ein behagliches Aussehen, zu dem auch die Bauart der Decke beiträgt; diese besteht aus sichtbaren, dunkel gestrichenen Holzbalken, zwischen die sich je ein flaches Gipsgewölbe einspannt.

Von dem oberen Schlafrum steigt man auf einen Dachstock. Dieser Teil des Hauses wurde nachträglich auf einer von starker Brüstung umgebenen Terrasse aufgebaut; im Innern dieses Stockwerkes sieht man die schwächere, auf dicke Mauern gesetzte Dachkonstruktion. Kräftige Steinkonsolen unter der leichten Decke des ersten Stocks deuten auf ein früher viel kräftigeres Gebälk zum Tragen der Terrasse. Noch vorhandene Wasserspeier an der Rückseite, auf Bodenhöhe des Dachstocks, beweisen, daß sich hier einst unter freiem Himmel eine Terrasse befand. Eine in die Brüstung gebrochene Öffnung an der vorderen Seite wurde später zugemauert, sie führte in den kleinen, die Haustür beherrschenden machicoulis (Pechnase), der, wie bei ähnlichen Vorbauten über den Haupttüren der befestigten Kirche von Javea, sichtlich Zwecken der Verteidigung früher diente.

Es sei bei dieser Gelegenheit bemerkt, daß in der Gegend wie überhaupt an den Küsten Spaniens zahlreiche feste Wach- und Haustürme von der ehemaligen Notwendigkeit, sich gegen Überfälle von Seeräubern und Mauren zu wehren, Zeugnis ablegen. In der Umgebung von Valencia z. B. ist die Alqueria, ein festes Landhaus mit Turm und Pechnase, erhalten geblieben und für das südöstliche Küstenland Spaniens typisch geworden.

Hinter dem Hause und in Verbindung mit dem Erdgeschoß befindet sich ein kleiner Hof für Kleinvieh und Geflügel, Corral genannt.

Die Häuserreihe am Ende der linken Seite der Eingangsavenue besteht aus drei, dem Landwirtschaftsbetrieb dienenden Gebäuden. Sie enthalten eine Getreidemühle, Maschinen zur Förderung des Berieselungswassers, Magazine usw. Schließlich das schon erwähnte Wasserbecken mit seinen auf den Umfassungsmauern stehenden, sich im Wasser spiegelnden Pfeilern und seinen uralten Weinstöcken. Dieses Becken steht schräg zur Häuser- und Pfeilerreihe, was den Reiz und die Originalität der Anlage erhöht.

Von dieser Stelle aus erreicht man links hinter den Häusern einen ringsum von hohen Mauern eingeschlossenen Privatgarten. Dieser mit einer Fläche von mehr als 5000^{qm} dient vorzugsweise der Kultur feinerer Orangen- und Mandarinen-sorten. Ferner trifft man Zitronen, Zuckerrohr, Bananen und Dattelpalmen, Cedraten und andere tropische Gewächse. Die Cedraten sind der Orange ähnlich, in der Farbe zwischen Zitrone und Orange die Mitte haltend, aber bedeutend größer als diese, für die kleinen Bäume beinahe zu schwer und zu groß wirkend. Die Wenigsten von uns werden solche Früchte anders als in Zucker trocken konserviert gesehen und gegessen haben. Die 4 bis 5^m hohen Bananenpflanzen tragen Blüte und Frucht gleichzeitig. Die wundervolle braunrosa Blüte hängt, einer ungeheuren Fuchsiablüte vergleichbar, duftlos herab. Merkwürdig berührt, wenn man auf den zu Orangen veredelten Zitronenbäumen Zitronen und Orangen nebeneinander hängen sieht. Die 4^m hohen Mauern schützen die Pflanzen vor dem Seewind, und alles wächst in diesem abgesonderten Paradies mit erstaunlicher Üppigkeit. In der südöstlichen Ecke dieses Heeges erhebt sich, bündig mit den Umfassungsmauern am Weg, ein viereckiger, zwei-

stöckiger alter Turm, wahrscheinlich zur Beherrschung der Straße. Er besitzt nur ein Fenster und eine Tür gegen den Garten; die ihn bedeckende Terrasse zeigt Spuren einer Brüstung.

Zu der Gebäudegruppe rechts des Eingangs gehören auch der zum Auflegen der Traubentrockenmatten dienende Dresdboden und der Gemüsegarten. Alles dies zusammen bildet den Kern der Anlage, um die sich weite Orangepflanzungen dehnen.

Die Bäume stehen, wie Plan Abb. 4 zeigt, in gerader Linie, schachbrettartig 5,50 bis 6 m von einander. Die die Baumreihen begleitenden Bewässerungsgräben werden aus dem alten Brunnen gespeist. Was die Bewässerung selbst betrifft, ist zu bemerken, daß sich der höchste Punkt der Anlage in der nordwestlichen Ecke des Gartens (C) befindet, und daß sich das Gelände gegen die südöstliche Ecke (H) leicht senkt.

Im Huerto Bulufer ersetzte man vor mehreren Jahren die oben beschriebenen altertümlichen Holzmaschinerien durch modernere Systeme. Der alte, vom Grundwasser gespeiste Brunnen liefert noch immer das Wasser, allein es wird durch einen Motor mit Gasbetrieb nach oben befördert. Der Hauptwasserstrang fließt in 2 Röhren, deren jede ihre gesonderte Abteilung speist.

Der westlich, nördlich und südöstlich der Gebäude gelegene Orangengarten, sowie die sich weiter westlich ausdehnenden Teile werden direkt in folgender Weise versorgt: Das Wasser wird unterirdisch vom Maschinenhaus X in (A) nach einem etwas höher gelegenen Verteilungsschacht mit Ventil (B) geführt und von da in einen offenen Kanal nach D (südlich) geleitet. Nach Norden wird das Wasser unterirdisch in den Schacht (C) geleitet. Andere Schächte mit Oberbau und Luftventilen sind weiter westlich verteilt und erlauben Bewässerung anderer Kulturen. Vom Punkt B bis D wird das Wasser durch kleine Schleusen in Abständen von 12,5 m (entsprechend zwei Baumreihen) abgezapt und füllt von Westen nach Osten hinunterleitende Rinnen, die wiederum solche, sich von Norden nach Süden ziehende, Rinnen mit Wasser füllen.

Dieses System ergibt ein Netz von senkrecht zueinander laufenden Rinnen, in dessen einzelnen

Quadraten je zwei Bäume stehen. Eine leichte, von einem Erdwall umgebene, zwei Bäume umfassende Vertiefung kann binnen 5 Minuten aus den Rinnen gefüllt werden. Das Füllen der Vertiefungen geschieht einfach mittels Durchbrechens und wieder Zuschüttens einer Bresche in den Erdwall. Von B bis C wird das Wasser unterirdisch geleitet und von C aus durch offene Leitung in der Richtung nach Süden nach demselben System wie auf der Südseite verwendet. Den südöstlichen Teil des Orangengartens sowie den Gemüse- und geschlossenen Garten speist die Leitung A E G, deren Wasser von dem Pumpwerk zuerst in das große Becken (Pl. z) geliefert, von da unterirdisch von A bis F und dann offen von E bis G geführt und dann weiter verteilt wird, wie wir es bei der ersten Leitung gesehen haben.

Die Orangen blühen im April (oft schon Ende März) und ihre Blüte erfüllt die ganze Gegend mit einem süßen Duft von beinahe lästiger Durchdringlichkeit. Schon im Laufe des Oktobers beginnt man mit dem Pflücken der zum Versand bestimmten, nicht ganz reif gepflückten Früchte und zu Weihnachten ist der Versand ins Ausland im Großen und Ganzen beendet. Die Früchte werden in eine große Halle geliefert, dort von Frauen einzeln in Seidenpapier gewickelt, in auf dem Platz zusammengenagelte Kisten verpackt und auf Schiffe geführt. Hauptsächliche Sammelpunkte für solche Sendungen sind die Häfen von Valencia, Gandia, Denia und Alicante.

Einen reizenden Anblick bietet die dem Verpacken dienende Halle: Die Holzdecke ruht auf zahllosen weißgetünchten Bogen und Pfeilern; die Farbenglut der den Boden bedeckenden Orangen erfüllt den ganzen Raum. Die Frauen tragen rote Blumen im Haar und sitzen im Kreis. Die Sonne fällt durch die hochangebrachten Rundbogenfenster auf die lebhaften Gruppen und auf die Berge von Goldfrüchten. Reden, Hämmern und Singen begleiten den Abschied der Orangen, die in düsteren Schiffsräumen verschwinden und schließlich im nordischen Nebel wieder auftauchen.

Die nach dem Versand noch zahlreich an den Bäumen hängenden Früchte werden wesentlich im Land selbst verzehrt, aber von den Eingeborenen erst gegen Ostern reif und süß genug befunden. —

VOM BAU DER SCHNELLBAHNLINIE

GESUNDBRUNNEN—NEUKÖLLN

II. TEILSTRECKE: SCHÖNLEINSTRASSE—KOTTBUSSE TOR

Mit 3 Abbildungen

Der Plan, vom Gesundbrunnen über Alexanderplatz nach Neukölln eine Stadtschnellbahn zu führen, wurde vor etwa 20 Jahren von der „Kontinentalen Gesellschaft für elektr. Unternehmungen“ verfolgt. Der Gedanke der Gesellschaft, diese Bahn als Schwebebahn zu bauen, erwies sich als undurchführbar. Die „Allg. Elektrizitätsgesellschaft“ griff dann den Schnellbahnplan in etwas veränderter Linienführung auf und erhielt im Jahre 1912 die Konzession für eine Untergrundbahn. Die Bauarbeiten begannen 1913. Infolge des Krieges und seiner Nachwirkungen wurde im Jahre 1919 die Weiterführung des Baues von der genannten Gesellschaft aufgegeben. Die Stadt Berlin übernahm die fertiggestellten und angefangenen Bauten und beauftragte die „Berliner Nordsüdbahn-A.-G.“ mit dem Weiterbau.

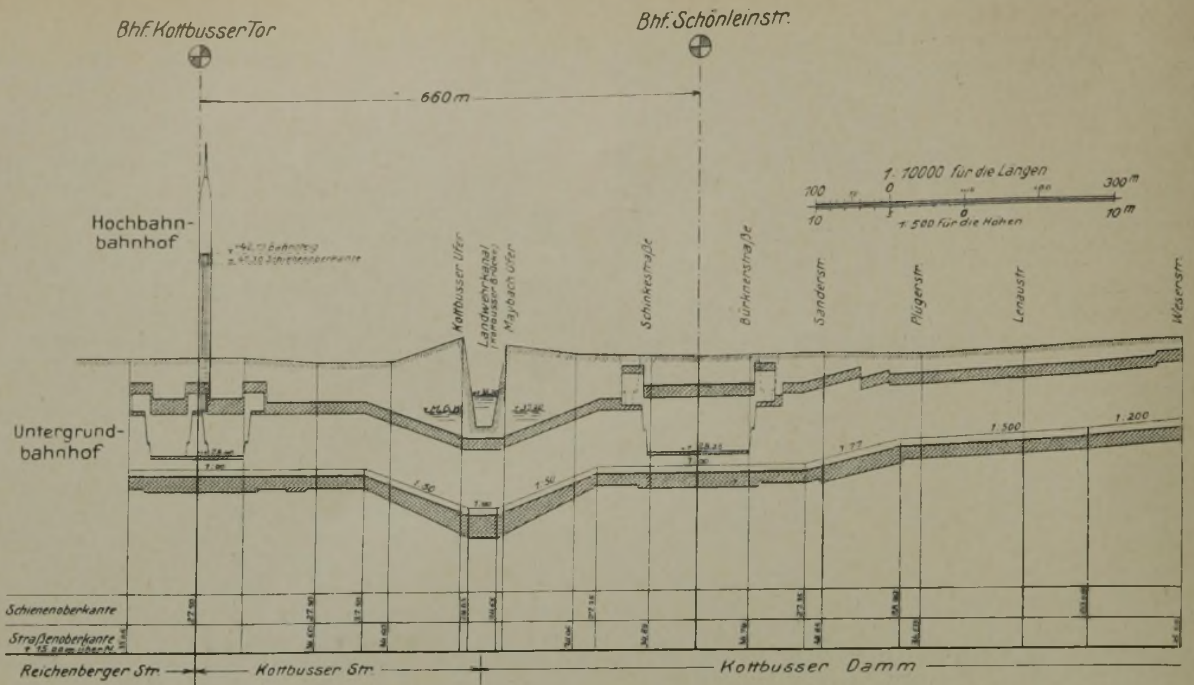
Die Linienführung hat weiterhin einige wichtige Änderungen erfahren: die Einbeziehung des verkehrsreichen Moritzplatzes, die Verlegung der Bahn aus der Neuen Friedrichstraße in die Dirksenstraße und im Zusammenhang hiermit die Einbeziehung des verkehrsreichen Gebietes an der Jannowitzbrücke, weiter die Anlage eines neuen Spreetunnels. Der Bahnweg durch die Neue Friedrichstraße mit dem alten Spreetunnel

wird zu einer für Betriebszwecke notwendigen Verbindung mit der Frankfurter-Allee-Linie benutzt werden, so daß dann alle mit dem breiten Profil ausgestatteten Linien betrieblich miteinander verbunden sein werden.

Schon die AEG. hatte die Bahn, die auf ihrer ganzen Länge dicht bevölkerte und verkehrsreiche Gebiete durchzieht, für Massenverkehr eingerichtet und die Bahnsteige mit einer Länge von 150 m angelegt, ausreichend für Züge aus 9 Wagen zu 15 m oder 6 Wagen zu 18 m Länge.

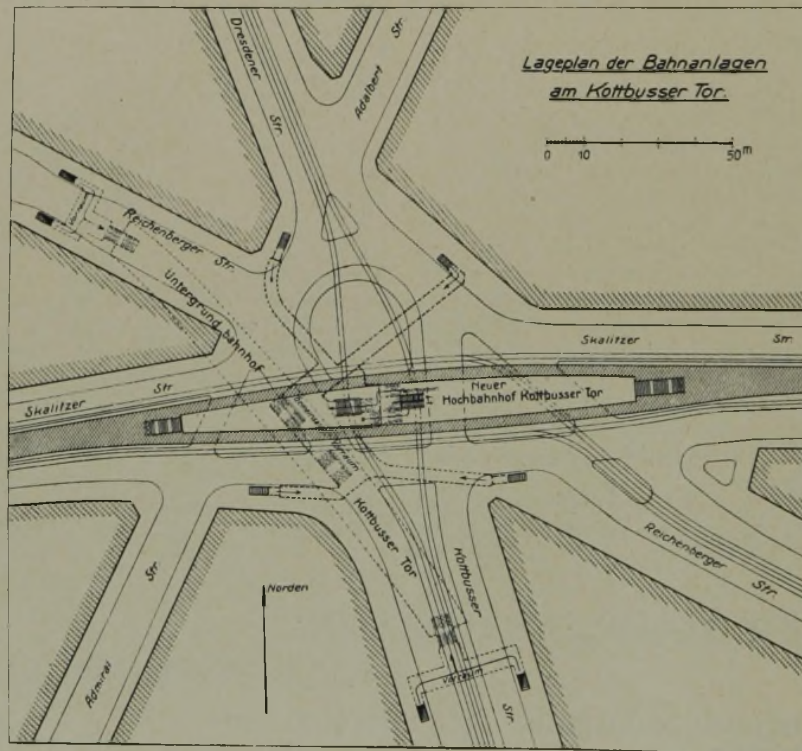
Der Übergang von der neuen Bahn auf das bestehende Schnellbahnnetz wird an den Bahnhöfen Hermannplatz, Kottbusser Tor und Alexanderplatz erfolgen; der Übergang zur Stadt- und Ringbahn wird an den Bahnhöfen Jannowitzbrücke, Alexanderplatz, Gesundbrunnen und später Hermannstraße (Südring) stattfinden. —

Am 17. Juli 1927 wurde die I. Teilstrecke dieser Schnellbahn Boddinstraße—Schönleinstraße eröffnet. Es folgte am 12. Februar d. J. die Eröffnung der II. Teilstrecke Schönleinstraße—Kottbusser Tor (Plan Abb. 3, Längsprofil Abb. 1, f. S.). Diese schließt



LÄNGSSCHNITT
DER
TUNNELSTRECKE
SCHÖNLEIN-STR.—
KOTTBUSSE TOR

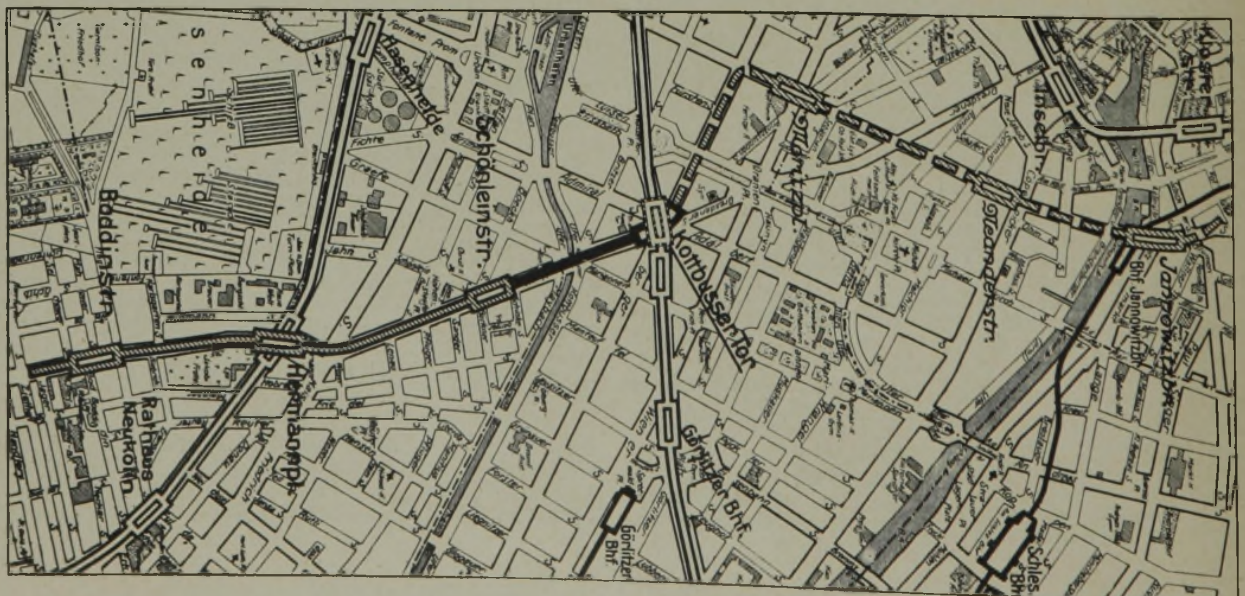
ABB 1



Lageplan der Bahnanlagen
am Kottbusser Tor.

ABB. 2 (LINKS)
LAGEPLAN. 1 : 2000

ABB. 3 (UNTEN)
AUSSCHNITT AUS
DEM STADTPLAN
Gegen die Nordsüd-
richtung um 90° nach
rechts gedreht



sich nach Norden an die bereits im Betrieb befindliche Strecke Boddinstraße—Schönleinstraße an. Mit der Inbetriebnahme dieser II. Teilstrecke wird der Anschluß an die Ostwest-Linie des Hochbahnnetzes erreicht und für den dichtbevölkerten Berliner Südosten eine neue Schnellbahnverbindung mit dem Osten und Westen geschaffen. Die neue Strecke ist 660 m lang und weist als bemerkenswertes Bauwerk die Kreuzung des Landwehrkanals an der Kottbusser Brücke auf. Dieser Bauabschnitt wurde so beschleunigt durchgeführt, daß der Schiffahrtsverkehr auf dem Landwehrkanal nur für 4 Monate eingestellt werden mußte.

Der Bahnhof Kottbusser Tor (Plan Abb. 2) wird nach Fertigstellung der ganzen Bahn einen sehr lebhaften Umsteigeverkehr bekommen. Der Bahnsteig ist deshalb in 14 m Breite ausgeführt worden.

Der alte Hochbahnhof wird durch einen neuen, über dem Untergrundbahnhof liegenden Bahnhof, ersetzt werden, der dem zu erwartenden Umsteigeverkehr gewachsen sein wird. Die Verbindung zwischen dem Hochbahnhof und dem Untergrundbahnhof wird in bequemster Weise durch Fahrtreppen vermittelt werden, die schon an anderen Stellen erprobt sind.

ABÄNDERUNGSVORSCHLÄGE ZUM STÄDTEBAUGESETZ IN LETZTER STUNDE

Von Oberregierungs- und Baurat Dr. Stephan Prager, Düsseldorf

Verwaltungsreorganisation und städtebauliche Regelungen verfolgen ähnliche Ziele. Die Verwaltungsreform versucht, ein zweckloses Nebeneinanderarbeiten von Reich, Ländern und Gemeinden, entweder durch eine Vereinheitlichung im Aufbau des Reiches oder wenigstens durch Lösung der Gemeinschaftsprobleme im Wege von Staatsverträgen, gemeinsamen Verwaltungen und durch Zweckverbände zu verhindern. Die Stadt- und Landesplanung versucht die durch Zufälligkeiten entstandene, wirre Zusammenballung der Industrie, des Bergbaus, des Handels und der Wohnstätten in geordnete und damit in die wirtschaftlichsten Bahnen zu leiten und weiterhin die vorausschauende Regelung der Gesamtsiedlung zu erreichen. Derartige Planungen sind sowohl im Interesse der Wirtschaft als auch im Interesse der Besiedlung, eine Trennung dieser beiden Grundaufgaben für die Planungen ist nicht denkbar. Es ist daher ohne weiteres verständlich, daß z. B. in Mitteldeutschland durch die sprunghafte Entwicklung der Industrie das Bestreben entstanden ist, durch Landesplanung über die vorhand. politischen Grenzen hinweg nach einheitlichen Gedanken einen Generalsiedlungsplan aufzustellen und gleichzeitig durch Verwaltungsreform vom Stande der Wirtschaft und des Verkehrs aus eine Einheitlichkeit in der durch die Landesgrenzen zwischen Preußen, Braunschweig, Anhalt, Thüringen und auch Sachsen behinderten Verwaltung zu erzielen*).

In Deutschland sind der Bildung des Ruhrsiedlungsverbandes, der einen öffentl.-rechtl. Zweckverband darstellt, weitere einschneidende gesetzliche Regelungen nicht gefolgt. An Ansätzen zu einer Förderung der städtebaulichen Aufgaben durch gesetzliche Maßnahmen hat es aber seit 1920 nicht gefehlt. Die Gesetzgebung in Bayern, Sachsen, Württemberg und Baden bewegt sich etwa in der gleichen Richtung wie in Preußen, so daß aus der in Fluß befindlichen Bewegung im Laufe der nächsten Jahre ein einheitliches Ergebnis für Deutschland zu erhoffen ist.

Als wesentlicher Fortschritt für die Förderung der Stadt- und Landesplanung ist zu bezeichnen, daß durch die Verhandlungen für das preußische Städtebaugesetz wohl übereinstimmend anerkannt worden ist, daß zum mindesten dort, wo eine starke industrielle oder bauliche Entwicklung vorliegt, oder in Kürze

Der Umbau der Hochbahn wird etwa 1 Jahr in Anspruch nehmen, aber vor Fertigstellung der gesamten Schnellbahn nach Gesundbrunnen beendet sein. Bis dahin wird der Umsteigeverkehr mit der Hochbahn sich in vorläufiger Form vollziehen müssen.

Die Platzgestaltung am Kottbusser Tor wird infolge der Anlage der Zugänge und der Verschiebung des Hochbahnhofes eine durchgreifende Veränderung erfahren. Der Zugang zu dem neuen Untergrundbahnhof erfolgt am Südende durch einen Zugang in der Kottbusser Straße, am Nordende durch einen Zugang in der Reichenberger Straße. An beiden Stellen liegen die Treppen in den Bürgersteigen. Später kommen auf dem umgestalteten Platz weitere Zugänge hinzu, die zu einem gemeinsamen Vorraum führen, von dem aus die Bahnsteige der Untergrundbahn und der Hochbahn von den Fahrgästen zu erreichen sind.

Die neue Strecke wird im Zusammenhang mit der I. Teilstrecke betrieben. Sie wird vom Umformerwerk Hermannplatz mit Gleichstrom versorgt, das seinerseits durch die Bewag hochgespannten Strom erhält.

Der Bau wurde im Mai 1926 begonnen. Die Tunnelbauarbeiten wurden von der Firma „Siemens-Bauunion“ in vorbildlicher Weise ausgeführt. —

erwartet wird, die städtebauliche Entwicklung durch Festsetzung von „Flächenaufteilungsplänen“ vorausschauend geordnet werden muß. Für die einzelnen Flächen der Pläne (Grünflächen, Verkehrsflächen, Bergbauflächen, Industrieflächen und Wohnflächen) gelten bestimmte Ansiedlungs- und Baubeschränkungen. Für die Einschränkung der Bau- und Benutzungsfreiheit ist keine Entschädigung vorgesehen. Die Grundstücksbesitzer können jedoch, falls durch die Festsetzung des Flächenaufteilungsplanes außergewöhnliche Härten entstehen, nach Ablauf einer bestimmten Frist verlangen, daß die Gemeinde die betreffenden Flächen ankauft. Die Pläne sind öffentlich bekanntzumachen und im Wege der Orts- (Kreis-) Satzung festzusetzen. Im Interesse der Selbstverwaltung ist für die Festsetzung der Pläne die Orts- (Kreis-) Satzung, bei der die Gemeindeangehörigen mitwirken, dem Erlaß einer Polizeiverordnung vorgezogen worden.

Bei der Gestaltung der Pläne sollen das Wohnbedürfnis, die Bedürfnisse der Wirtschaft, des Verkehrs, der Landeskultur, der öffentlichen Gesundheitspflege und der Natur-, Denkmal- und Heimatpflege beachtet werden. Die Flächenaufteilungspläne bilden die Grundlage für die Fluchtlinienpläne. Der Gesetzentwurf gibt dem Gemeindevorstand im Einvernehmen mit der Baupolizeibehörde für größere Fluchtlinienpläne ein in der Zeit beschränktes Recht der Bausperre, sobald die Aufstellung oder Änderung eines Planes beschlossen ist.

Bei der Bearbeitung der Pläne ist zu unterscheiden, ob es sich um das begrenzte Gebiet einer Gemeinde handelt oder ob die Entwicklung über das Gemeindegebiet hinausgeht. Bezüglich einer wesentlichen Frage wird diese Entwicklung stets über das Gemeindegebiet hinaus zu betrachten sein, nämlich bezüglich der Verkehrsbedürfnisse, der Durchgangsstraßen, Schiffahrtsstraßen und Häfen, der Eisenbahnen und Flughäfen, und begrenzt auch bezüglich der innerhalb eines Gebietes für die Volksgesundheit als notwendig erachteten Grünflächen.

Auf dem Gebiet einer Gemeinde lassen sich in Preußen, solange das Städtebaugesetz noch nicht verabschiedet ist, die gesetzlichen und praktischen Schwierigkeiten für eine sachgemäße Planung zur Not mit der vorhandenen Gesetzgebung und durch geeignete Verwaltungsmaßnahmen überwinden. Das preußische Fluchtliniengesetz von 1875, ergänzt im Jahre 1918 durch das Wohnungsgesetz, die Umlegungs- und Enteignungs-

*) Vgl. Deutsche Bauzeitung 1925, Stadt und Siedlung Nr. 17, S. 129, Generalsiedlungsplan für den Mitteldeutschen Industriebezirk. Mitteldeutschland auf dem Wege zur Einheit. Denkschrift über die innerstaatlichen Schranken, herausgegeben vom Landeshauptmann der Provinz Sachsen, Merseburg 1927.

gesetzgebung oder zum mindesten die Verleihung des Enteignungsrechtes in Sonderfällen, die gesetzliche Beschränkung der Baufreiheit, die Gesetzgebung gegen Verunstaltung, die Verordnung zur Behebung der dringendsten Wohnungsnot, die Kleingartenordnung, die Verordnung über das Erbbaurecht, die Heimstätten-gesetzgebung, das Gesetz zur Erhaltung der Baumbestände und der Freihaltung der Uferwege und schließlich eine sachgemäße Bodenpolitik der Gemeinden haben tatsächlich zu großzügigen Bebauungsplänen geführt. Das Wohnungsgesetz gab hierzu die wesentlichste Handhabe, da es vorsieht, daß durch die Bauordnungen eine Abstufung in der Bauweise erfolgen kann, daß Betriebe, die üble Dünste, starken Rausch, Geräusch usw. herbeiführen würden, für besondere Ortsteile als reines Wohngebiet oder als reines Industriegebiet ausgeschieden werden können, außerdem, daß neben den Straßen und Plätzen auch Gartenanlagen, Spiel- und Erholungsplätze, die in räumlicher Beziehung zum Straßennetz stehen, festgelegt werden dürfen.

Im Gegensatz zu der oben erläuterten Regelung über das Gebiet einer Gemeinde ist mit der bisherigen Gesetzgebung, außer im Ruhrgebiet, eine Regelung über die Grenzen verschiedener Gemeinden hinweg nicht möglich. Ungeeignete Bebauungspläne der einzelnen Gemeinden ohne Fühlungnahme mit den Nachbargemeinden, können die Entwicklung der beteiligten Stellen auf das schwerste schädigen. Da eine gesetzliche Regelung durch das Städtebaugesetz bisher nicht eingesetzt hat und großzügige kommunale Umgruppierungen nur in vereinzelten Fällen erfolgt sind, ist an verschiedenen Stellen Deutschlands eine Art Selbsthilfe eingetreten. Es sind für zusammenhängende Wirtschaftsgebiete oder bestimmte Interessengebiete, z. B. einzelne Stadtkreise und die sie umschließenden Landkreise, auf Grund freier Vereinbarung Ausschüsse oder Vereine gebildet worden, die Pläne für diese Gebiete aufstellen. Die praktische Durchführung der Pläne, die in erster Linie den Vorteil haben sollen, daß Ein- und Umgemeindungen zurückgestellt oder überhaupt vermieden werden können, ist aber stark behindert. Wenn es auch denkbar ist, daß durch die Zusammenarbeit der Ausschüsse oder Vereine mit den Behörden und der Wirtschaft bei gewissen grundlegenden Forderungen für einen Flächenaufteilungsplan eine Einigung ermöglicht wird, so wird doch das Ziel der Pläne, nämlich ihre verwaltungstechnische Durchführung, nur zu erreichen sein, wenn sich maßgebende führende Persönlichkeiten, die lediglich das Interesse der Allgemeinheit im Auge haben, immer wieder für die Durchführung der Pläne einsetzen. Einen allgemeinen Erfolg werden solche Arbeiten über Wirtschaftsgebiete hinweg erst dann haben, wenn die Möglichkeit der förmlichen Festlegung zum mindesten der Verkehrsflächen vorhanden ist. In den Rahmen der Verkehrsflächen werden sich die einzelnen Flächenaufteilungspläne oder Bebauungspläne, die bei in erster Linie von den Gemeinden und Gemeindeverbänden als den berufenen Vertretern der städtebaulichen Entwicklung zu bearbeiten sind, verhältnismäßig leicht einfügen lassen. Die Festsetzung der Verkehrsflächen würde auch den jetzigen großen Mißstand beseitigen, daß ein unzumutbarer Anbau von Häusern an den Durchgangsstraßen erfolgt und bei Kurven und Ecken die Sichtlinien verbaut werden.

Bei Erörterung der gesetzlichen und praktischen Schwierigkeiten wird zunächst der einfacheren Form zu gedenken sein, daß die Wirtschaftsgebiete innerhalb eines Regierungsbezirks, einer Provinz oder eines Landes liegen. Hier erscheint es nach reiflicher Überlegung wenigstens für Preußen am zweckmäßigsten, den Provinzen, als den größten Selbstverwaltungskörpern Preußens, das Recht und auf Ersuchen der Staatsaufsichtsbehörde (Oberpräsident) die Pflicht der Festlegung von Verkehrsflächen zu geben. Zu den Verkehrsflächen gehören nach dem Entwurf zum preußischen Städtebaugesetz vor allem Durchgangsstraßen, natürliche und künstliche Schiffahrtsstraßen und Häfen, Verkehrsbänder (Geländestreifen, die Verkehrsmitteln jeder Art, insbesondere Eisenbahnen und Kleinbahnen einschließlich der zugehörigen Anlagen oder Kraftwagen dienen sollen) und die Flughäfen. Wenn den zwischengemeindlichen Bedürfnissen durch Festsetzung der Verkehrsflächen allein nicht genügend Rechnung getragen wird, so werden die Provinzen, wenn nicht die beteiligten Gemeinden oder Kreise

von sich aus einen Flächenaufteilungsplan festsetzen, auf Antrag eines der beteiligten Selbstverwaltungskörper oder auf Ersuchen der Staatsaufsichtsbehörde auch andere Flächen, also Grünflächen, Bergbauflächen, Industrieflächen und Wohnflächen festzusetzen haben. Bei einem Aufgabenkreis, der sich über das Gebiet mehrerer Provinzen erstreckt, wird, falls sich die Provinzen nicht einigen können, der zuständige Minister zu entscheiden haben.

Durch diese Regelung würde in keiner Weise in die Staatsaufsicht auf dem Planungsgebiet und auf bau- und landespolizeilichem Gebiet und in die selbständige Arbeit der Gemeinden oder wenn sie die Anfertigung von Plänen besonderen Planungsausschüssen oder privaten Stellen übertragen, in deren Arbeit eingegriffen werden. Um bei der Aufstellung der Flächenaufteilungspläne richtig zu verfahren, müssen die Gemeinden, denen die Bearbeitung als Selbstverwaltungsaufgabe nach geltendem Recht zufällt, zum mindesten wissen, wie die Verkehrsflächen, deren Bedeutung über ihren Bezirk hinausgeht, gestaltet werden sollen, außerdem muß eine Stelle vorhanden sein, die bei dem Versagen der örtlichen Stellen einspringen kann, ohne daß besondere Organisationen zwischen Kreis und Provinz eingeschoben werden. Es liegt daher nahe, die Provinzen, denen die Erledigung der überörtlichen Selbstverwaltungsaufgaben obliegt, mit den oben erwähnten Aufgaben im Einvernehmen mit den staatlichen Behörden, der Reichsbahngesellschaft, den amtlichen Vertretungen der Wirtschaft und den Gemeinden zu betrauen.

Nach der preuß. Verfassung verwalten die Provinzen einerseits selbständig die ihnen gesetzlich obliegenden oder freiwillig übernommenen eigenen Angelegenheiten (Selbstverwaltungsangelegenheiten) und andererseits als ausführendes Organ des Staates die ihnen übertragenen Staatsangelegenheiten (Auftragsangelegenheiten). Artikel 72 der Verfassung sieht ausdrücklich vor, daß der Kreis der den Provinzen überwiesenen Selbstverwaltungsangelegenheiten erweitert und ihnen Auftragsangelegenheiten übertragen werden sollen. Die Tätigkeit der Provinzen ist mit allen Fragen, die bei der Gestaltung der Flächenaufteilungspläne zu beachten sind, eng verknüpft; sie können die finanzielle Auswirkung der Ausweisung von bestimmten Flächen am besten übersehen und sich am tatkräftigsten für eine Verwirklichung einsetzen. Die Provinzen sehen als Wegeunterhaltungspflichtige gerade in der Entwicklung der überörtlichen Verkehrswege eines ihrer Hauptarbeitsgebiete.

Einzelne Provinzen, wie z. B. die rheinische und westfälische Provinzialverwaltung, sind auch tatsächlich schon in Bearbeitung derartiger Verkehrsflächenpläne eingetreten. In erster Linie erstrecken sich diese Pläne auf ein einheitliches, für den Kraftverkehr geeignetes Straßennetz, das den Durchgangs- und Fernverkehr unabhängig von dem Ortsverkehr machen soll. Die vorhandenen Straßen werden in das Netz einbezogen und neue Umgehungsstraßen und Verbindungsstücke geplant. Neben der Fürsorge für den Neubau von chaussierten Wegen und Unterstützung des Gemeinde- und Kreiswegebaues ist nach dem Kleinbahngesetz die Unterstützung der Kleinbahnen und nach den Dotationsgesetzen die Förderung von Landesmeliorationen eine Aufgabe der Prov.-Verwaltung. Die Provinzen widmen sich auch der Förderung des Wohnungsbaues und der Siedlung durch Kredite und durch enge Verbindung mit den auf Grund des Wohnungsgesetzes gegründeten Wohnungsfürsorgegesellschaften und den auf Grund der Siedlungsgesetzgebung gegründeten provinziellen Siedlungsgesellschaften. Zu allen Umgemeindungen und Eingemeindungen werden die Provinzen seit langen Jahren gutachtlich gehört, desgleichen auch zu den Gesetzen, die die großen wasserwirtschaftlichen Fragen regeln. Auch die Aufgaben der Natur-, Denkmal- und Heimatpflege, der Gesundheitspflege und der Gestaltung der Wohlfahrtsaufgaben fallen wesentlich in ihren Tätigkeitsbereich. Auf Grund des Gesetzes zur Erhaltung des Baumbestandes und der Freigabe von Uferwegen bestimmt der Provinzialausschuß nach Anhörung der amtlichen Vertretungen von Industrie und Landwirtschaft und der Gemeinden und Kreise, welche Baumbestände und Grünflächen in Großstädten oder in der Nähe von Großstädten, in der Nähe von Bade- oder Kurorten oder in Industriegebieten aus Rücksicht auf die Volksgesundheit oder als Erholungsstätten der

Bevölkerung zu erhalten sind, und welche Uferwege an Seen und Wasserläufen neben den bestehenden öffentlichen Wegen dem Fußgängerverkehr zwecks Förderung des Wanderns dienen sollen. Hingewiesen sei noch des weiteren auf die Betätigung der Provinzen auf dem Gebiete der Elektrizitätsversorgung und auf die Bedeutung, die die Gasfernversorgung für die Provinzen gewinnen wird. Bei der Versorgung eines großen zusammenhängenden Wirtschaftsgebietes mit Ferngas spielt die Freigabe der Provinzialstraßen für die Rohrleitungen eine wesentliche Rolle. Die Provinzen, und zwar besonders diejenigen, für die siedlungs-technische Aufgaben in Frage kommen, verfügen über Sachverständige auf dem Gebiete des Hochbau-, Wohnungs- und Siedlungswesens, des Wasserbaues, des Straßenbau- und Verkehrswesens, der Forst- und Landwirtschaft, der Denkmalpflege, der Statistik, des Versicherungswesens und des Kreditwesens. Die Übertragung der oben erwähnten Rechte und Pflichten auf die Provinzen würde daher durch Anschluß an die vorhandene großzügige Organisation der Landesverwaltung, die in erster Linie berufen ist, die kulturellen, wirtschaftlichen und wohlfahrtspflegerischen Belange wahrzunehmen, auch die billigste Lösung sein.

Weit schwieriger ist die Regelung, wenn sich Gebiete, die aus siedlungspolitischen Gründen zusammengehören, über verschiedene Staaten Deutschlands erstrecken, ein Fall, der besonders in Mitteldeutschland und im Untereibegebiet vorliegt. Die gesetzlichen und praktischen Schwierigkeiten, die sich durch die mehrstaatliche Verwaltung im mitteldeutschen Industriebezirk mit seinen Bodenschätzen an Kali, Braunkohle, Ton, Kupferschiefer, Kaolin usw. entwickelt haben, sind schon oben erwähnt worden. Im Untereibegebiet behindern die politischen Grenzen die einheitliche Entwicklung des hamburgischen und preußischen Gebietes. Eine großzügige Planung ist nur durch eine Zusammenarbeit zwischen Hamburg und Preußen zu erreichen^{*)}. Es zeigt sich immer mehr, daß die Zusammenarbeit aneinandergrenzender Länder, die Zusammenarbeit mit der Reichsbahngesellschaft und der Reichswasserstraßenverwaltung u. eine großzügige Umlegung nur durch Reichsgesetz möglich ist.

Daß sich Gemeinschaftsprobleme über große, selbst mehrstaatliche Gebiete anfassen lassen und auch Leitgedanken für die Arbeit im kleinen geben können, beweisen u. a. die Arbeit der Reichsbahn und der Reichspost, die Zusammenfassung der Kraftverkehrsgesellschaften Deutschlands, die Behandlung großer wasserwirtschaftlicher Fragen, die Elektrizitätswirtschaft, die Gasfernversorgung und neuerdings das Vorgehen der Reichsregierung bezüglich der Hauptverkehrsstraßen. Bei der Eisenbahn handelt es sich in Deutschland um ein selten umfangreiches, einheitlich verwaltetes Reichsbahnnetz von rd. 52 500 km Länge. Das Tätigkeitsgebiet der einzelnen Kraftverkehrsgesellschaften umfaßt im allgemeinen den Bereich eines Landes. In Preußen den einer Provinz, im rheinisch-westfälischen Industriegebiet sind mehrere Gesellschaften tätig. Die Gesellschaften sehen ihr Ziel in der Einrichtung eines planmäßigen Überlandverkehrs zur Personen- und Güterbeförderung, sie arbeiten in enger Fühlung mit der Reichsbahngesellschaft und dem Reich. Die Wasserwirtschaft Deutschlands strebt nach einer sachgemäßen Ausnutzung der natürlichen Hilfsquellen des ganzen Landes durch den Bau von Talsperren, durch Wasserstraßen, Wasserkraftverwertungen, Ödlandkulturen, Be- und Entwässerung großer Industriegebiete usw. Vor kurzem haben sich im rheinisch-westfälischen Industriegebiet die verschiedenen Genossenschaften und Verbände, die sich mit der Regelung der Vorflut, Reinigung der Abwässer und Wasserversorgung beschäftigen, zu einer Gesellschaft „Wasserwirtschaft im Rheinisch-westfälischen Industriegebiet (Ruhrkohlenbezirk)“ zusammengeschlossen. Bei der Elektrizitätsversorgung hat der Zusammenschluß der Landeshochvoltnetze einen großzügigen Energieausgleich von Nord und Süd ergeben, die Erzeugung hat sich immer mehr an den Energiequellen entwickelt, so daß die Versorgung durch hochgespannte

Ströme über Stadt-, Kreis-, Provinz- und auch Landesgrenzen hinweggeht. Für den Bau von Landstraßen, soweit es sich um den allgemeinen Verkehr handelt, steht nach der Verfassung dem Reich die Gesetzgebung zu. Die Länder werden dem Reiche die Unterlagen für eine nach großen Gesichtspunkten aufzustellende Reichskarte der Hauptverkehrsstraßen und für eine nach technischen Gesichtspunkten zu entwerfende Straßenbauordnung liefern. Als Richtlinien für die Auswahl der Straßenzüge gelten die Schaffung durchgehender Verbindungen der großen Städte, die Berücksichtigung der Stätten von Gewinnung und Verarbeitung der Rohstoffe der Industrie, der landwirtschaftlichen Erzeugung und der Verbraucherstellen, der Anschluß an die Ein- und Ausfuhrhäfen und an die außerdeutschen Länder und schließlich die Beachtung des Fremdenverkehrs nach den Gebirgen, Bädern und Kurorten. Die Vorarbeiten des deutschen Straßenbauverbandes und der Studiengesellschaft für Automobilstraßen werden hierfür wertvolle Anhaltspunkte geben. Bei einer Regelung von Reichswegen wird selbstverständlich jede unnötige Zentralisation unterbleiben müssen.

Aus dem Gesagten läßt sich ableiten, daß für Preußen ein wesentlicher Schritt vorwärts erzielt wird, wenn das Städtebaugesetz eine Fassung erhält, mit der sich positive Arbeit leisten läßt. Bei der jetzigen Fassung des Entwurfes wird durch das Gesetz in der Praxis ein großes Durcheinander und ein Nebeneinanderarbeiten von staatlicher und kommunaler Verwaltung eintreten und durch die großen Machtvollkommenheiten, die der Staatsregierung gegenüber der Selbstverwaltung gegeben werden, wird es an Reibungen nicht fehlen. Das Gesetz wird wohl ein Schulbeispiel dafür sein, wie eine Verwaltungsreform nicht gemacht werden soll. Man scheint zu vergessen, daß die preußischen Provinzen die wichtigsten Durchgangsstraßen Preußens in einer Gesamtlänge von 30 000 km unterhalten; es ist jedenfalls nicht zu verstehen, daß man nicht wenigstens einen Teil der Rechte, die dem Selbstverwaltungskörper „Ruhrsiedlungsverband“ im Städtebaugesetzentwurf übertragen worden sind, auch außerhalb des Ruhrsiedlungsverbandes dem Selbstverwaltungskörper „Provinzialverband“ übertragen will. Wenn diese Hoffnungen bei der Verabschiedung des Gesetzes nicht erfüllt werden oder wenn es überhaupt nicht erlassen werden sollte, wird zum mindesten durch Sondergesetze für Gebiete, in denen eine starke industrielle oder bauliche Entwicklung vorliegt oder in Kürze zu erwarten ist, die Möglichkeit zu geben sein, Verkehrsflächenpläne durch die Provinzen aufzustellen. Voraussetzung für die gesamte Planbearbeitung ist freilich, daß das zur Zeit unzureichende Kartenmaterial verbessert wird; mit der Städtebaugesetzgebung muß unbedingt eine Förderung der Landesaufnahme, der Katasterpläne und des Flugbild- und Flugvermessungswesens Hand in Hand gehen.

Ungelöst bleibt bei der landesgesetzlichen Regelung auf alle Fälle eine gesetzlich geordnete Grundlage für die Zusammenarbeit mit der Reichsbahngesellschaft und der Reichswasserstraßenverwaltung. Es müßte also, wie schon erwähnt, ein Reichsgesetz diese Ergänzung bringen, und die Führung entweder mit Rücksicht auf die Verkehrsfragen vom Reichsverkehrsministerium oder mit Rücksicht auf die wirtschaftlichen Fragen vom Reichswirtschaftsministerium ausgehen. Es würde hierdurch wesentlich zu einer einheitlichen Verkehrspolitik beigetragen werden, die jetzt durch die Ablösung der Deutschen Reichsbahn aus der unmittelbaren Reichsverwaltung besonders erschwert ist. Bis zu einer solchen Regelung muß versucht werden ohne reichsgesetzlichen Zwang zusammenzuarbeiten. Diese Zusammenarbeit mit der Reichsbahngesellschaft und der Reichswasserstraßenverwaltung würde durch das preuß. Städtebaugesetz erleichtert werden, weil die Festsetzung der Verkehrsflächen, also auch der Eisenbahnen und Kleinbahnen und der natürlichen und künstlichen Schiffsstraßen, im Gesetz vorgesehen ist. Die Verkehrsunternehmungen werden daher im eigenen Interesse eine Verständigung mit den für die Bearbeitung der Pläne tätigen Stellen herbeizuführen suchen. Für die Verkehrsunternehmungen ist nicht zu unterschätzen, daß die Gemeinden auf Grund der Flächenaufteilungspläne vorzeitig Land für die spätere Entwicklung vorbehalten können. Die Begründung zum preußischen Städtebaugesetz sagt mit Recht: „Ebenso wie die

^{*)} Vgl. Fritz Schumacher, Hamburg: Zukunftsfragen an der Untereibe, Gedanken zum „Groß-Hamburg“-Thema, Jena, Verlag Eugen Diederichs. (Vgl. auch Dtsch. Bauzeitung 1927. Stadt und Siedlung Nr. 9, S. 65.)

Gemeinden ihre Hauptaufgabe künftig nicht mehr in hervorragenden technischen und kulturellen Einzelleistungen, sondern in dem Zusammenarbeiten aller wirkenden Kräfte, in der Schöpfung eines harmonischen Ganzen suchen werden, darf auch an das Gesamtsiedlungsproblem nicht mehr mit voneinander unabhängigen Sonderplanungen der einzelnen Verkehrs-

träger, sondern nur mit einer sich einheitlichen Gesichtspunkten unterordnenden Gesamtplanung herangegangen werden. Nicht mehr das Baufluchtliniengesetz für die Gemeinden und das Eisenbahngesetz für die Reichsbahn, sondern ein Städtebaugesetz und ein einheitlicher Wille für alle, für die Lösung des Problems verantwortlichen Stellen! —

AMERIKANISCHE ÜBERLANDPLANUNGEN

(REGIONAL PLANNINGS)

Nach neueren Veröffentlichungen beträgt die Zahl der seit wenigen Jahren in Aufnahme gekommenen, nunmehr in Ausführung oder Vorbereitung begriffenen Überland- oder Landesplanungen in den Vereinigten Staaten 18. Es sind die Bezirke in den Umgebungen von Boston, Providence, Syracuse, Chicago, Detroit, Ost-Saint-Louis, Kansas City, Milwaukee, Toledo, Minneapolis, Saint Paul, entlang dem Niagara-Ufer, in dem Dreistaatendistrikt von Philadelphia, in den Umgebungen von Los Angeles und San Franzisko, an der sogenannten East Bay von Kalifornien und, zuletzt nicht zumindst, in den Gebieten um New York und um Washington. Die bedeutendsten Planungsarbeiten sind diejenigen für die Umgegend New Yorks, am anziehendsten sind vielleicht die für Washington.

Der ursprüngliche Stadtplan Washingtons, entworfen i. J. 1791 von L'Enfant, umfaßte ein Gebiet von rund 2200 ha, dessen Grenzen im Jahre 1866 zum ersten Male überschritten wurden. Die Erweiterung der Stadt erfolgte leider planlos je nach dem Willen der Grundbesitzer, bis die entstehenden Mißstände im Jahre 1893 dazu führten, daß der Kongreß die Aufstellung eines „Highway Plan“, d. h. eines Plans für die Erweiterung des Hauptstraßennetzes, anordnete. Im wesentlichen wurden die mit Diagonalen überzogenen Schachbrettsysteme L'Enfants nach außen unter geringer Berücksichtigung von Höhen und Tälern fortgesetzt, aber ohne die Zentralpunkte und künstlerischen Bildungen des alten Plans und ohne genügende Grünflächen. Das veranlaßte im Jahre 1901 die den Bemühungen des Senators MacMillan zu verdankende Einsetzung der sog. „Senate Park Commission“. Auf die erfolgreiche Tätigkeit dieser Behörde stützen sich u. a. die Errichtung des Lincoln Memorial-Denkmal und des „Union Station“ genannten neuen Hauptbahnhofs sowie der gegenwärtige Bau der Arlingtonbrücke über den Potomac. Auch hofft man, daß die neue Parkanlage „Washington Monument Gardens“ nunmehr gesichert sei und bis zum 200jährigen Geburtsfeste George Washingtons im Jahre 1952 vollendet sein werde. Der Gesamtplan von 1901 umfaßt zugleich die Fürsorge für ausgedehnte Grünflächen in den neuen Außenvierteln der Stadt; die lange verzögerte Ausführung scheint nunmehr wirklich zu werden, und zwar hauptsächlich nach zwei Gesichtspunkten. Der erste bezweckt die Schaffung von äußeren Hauptfreiflächen als Erholungsanlagen für Kinder und Erwachsene: in einer Ausdehnung von je etwa 8 ha sollen diese Grünanlagen zugleich Schule, Bibliothek und Plätze für Spiel und Sport umfassen. Der zweite leitende Gedanke ist die Anlage eines großen, vielgestaltigen, die ganze Landseite der erweiterten Stadt umschließenden Parkringes, der die ehemaligen Forts in sich aufnehmen und, den Washington-Obelisk als Mittelpunkt betrachtet, einen annähernden Halbkreis von rund 8 km Halbmesser bilden wird.

Im Jahre 1924 wurde sodann nach dem Vorgange New Yorks ein „zoning law“, d. h. eine Zonenbau-

ordnung erlassen, wonach Nutzungsart, Gebäudehöhen und Baudichte staffelförmig beschränkt, leider aber noch keine Vorschriften über die äußere Gebäudegestaltung an Hauptpunkten der Stadt gegeben worden sind. Um letzteres nachzuholen und um überhaupt eine wirksamere Kontrolle über das gesamte städtische Bau- und Parkwesen auszuüben, wurde der im Jahre 1924 eingesetzte Ausschuß nunmehr zu einer „National Capitol Park and Planning Commission“ erweitert und mit verstärkten Vollmachten, u. a. im Sinne des Ankaufs zukünftiger Parkflächen, ausgestattet. Die technischen Aufgaben dieses Ausschusses liegen in der Hand des bekannten Städtebauers Harland Bartholomew.

Nun aber erstreckt sich der städtebauliche Einfluß Washingtons über ein Gebiet von etwa 30 km Halbmesser, an dessen Verwaltung die Staaten Maryland, Virginia, der „District of Columbia“ (d. h. die Stadterweiterung im engeren Sinne) und die Bundesregierung beteiligt sind*). Daraus ergab sich die Notwendigkeit, daß der 1924er Ausschuß mit dem langen Namen sich auch dem „Regional planning“, d. h. den Planungen für die benachbarten Bezirke Marylands östlich und Virginias westlich vom Flusse widmen muß, und zwar in gemeinsamer Arbeit mit den dort zuständigen Ämtern. Hierbei handelt es sich vorwiegend um Hauptstraßenzüge, um Grünflächen und um den Potomacfluß selbst. Zu den Hauptstraßenzügen gehören neben den wichtigsten Zuführungs- und Umfangslinien der äußeren Stadterweiterung zwei sehr bedeutsame Umgehungsstraßen für den Kraftwagenverkehr von Baltimore nach Süden und von Annapolis nach Westen. Die Vorschläge zur Feststellung dauernder Grünflächen beziehen sich auf fünf große Parkanlagen, auf die Wahrung historischer, ornithologischer, botanischer und landschaftlicher Belange und auf die grüne Verbindung der Freiflächen untereinander; darunter befindet sich ein vornehmer Promenadenweg von der Stadt Washington nach Mount Vernon, dem einstigen Wohnsitz von George Washington. Sodann aber handelt es sich um die Erhaltung und den Schutz der Naturschönheiten des Potomacs, sowohl des unteren als des oberen Flußlaufs. Am Unterlauf sind außer dem genannten Promenadenwege nach Mount Vernon die parkförmige Erhaltung der alten Forts Hunt, Washington und Foote Aufgaben von großer Bedeutung. Noch wichtiger sind im Oberlauf die durch Wasserkraftanlagen — bei ungeeigneter Ausführung — bedrohten, malerischen Kaskaden, Great falls genannt, und ihre landschaftlich reizvolle Umgebung, wozu namentlich auch die friedlich stillen Ufer des dem Flusse parallel laufenden Chesapeake-Ohio-Kanals gehören. — Man wird allen diesen rühmenswerten Bestrebungen, die dem amerikanischen Regional Planning zur Ehre gereichen, vollen Erfolg wünschen. —

J. St ü b b e n.

*) National Capitol Park and Planning Commission, Annual Report. Washington 1927. Planning Washington and its environs. By Ch. W. Elliot. Zeitschrift: City Planning, Juli 1927.

Inhalt: Die Freiflächen im Duisburger Stadtgebiet — Ein Orangengarten in Süds Spanien — Vom Bau der Schnellbahnlinie Gesundbrunnen—Neukölln. II. Teilstrecke: Schönleinstraße—Kottbusser Tor — Abänderungsvorschläge zum Städtebaugesetz in letzter Stunde — Amerikanische Überlandplanungen —