

STADT UND SIEDLUNG

BEBAUUNGSPLAN · VERKEHRSWESEN
VERSORGUNGS-ANLAGEN

NR.

4 BERLIN
4 APRIL

1928

HERAUSGEBER:
PROFESSOR ERICH BLUNCK UND REG.-BAUMEISTER FRITZ EISELEN
ALLE RECHTE VORBEHALTEN / FÜR NICHT VERLANGTE BEITRÄGE KEINE GEWÄHR

STÄDTEBAULICHES AUS GLOGAU

Von Stadtbaurat Griesinger, Glogau

Mit 22 Abbildungen

Die mächtig aufstrebende Handelsstadt Glogau a. d. Oder, über die Abb. 1 einen Überblick aus der Vogelschau gibt, ist eine alte Kulturstätte Schlesiens mit wechselvoller geschichtlicher Vergangenheit, die urkundlich bis zum Jahre 1000 n. Chr. zurückreicht. Die bevorzugte Lage der alten Festung an beiden Seiten der schiffbaren Oder und an einer der ältesten Handelsstraßen

die Stadt südlich der Oder einen ziemlich geschlossenen Festungsgürtel. Jenseits der Festungswerke dehnten sich mehrere größere Vororte aus. Die Stadt zählte damals bereits 25 000 Einwohner. Im 30jährigen Krieg wurden die Festungsanlagen in großzügiger aber rücksichtsloser Weise verstärkt. Über 500 außerhalb des Festungsgürtels liegende Häuser und Gehöfte wurden damals aus



ABB. 1

ANSICHT DER STADT GLOGAU
Luftbildaufnahme des Aerokartogr. Instituts A.-G., Breslau-Dresden

nach Polen brachte es mit sich, daß Glogau zu Anfang des 16. Jahrhunderts die zweitgrößte Stadt Schlesiens werden konnte. Gewerbe und Handel standen in Glogau schon damals in hoher Blüte.

Trotzdem blieb der Stadt bisher infolge ihrer Eigenschaft als Festung ein großzügiger Aufschwung versagt. Jahrhundertlang ist die städtebauliche Entwicklung Glogaus lediglich durch fortifikatorische Gesichtspunkte bestimmt worden. Schon in der Blütezeit im 16. Jahrhundert besaß

fortifikatorischen Gründen schonungslos niedergelegt. (Abb. 2, S. 51.)

Durch den Festungsgürtel ist die Stadt in ihrer räumlichen und wirtschaftlichen Entwicklung dauernd schwer gehemmt und geschädigt worden. Sie ist deshalb auch, was die Einwohnerzahl anbelangt, inzwischen von vielen schlesischen Städten weit überflügelt worden. Die Stadt war dauernd bemüht, eine Erweiterung des Festungsgürtels zu erreichen, um sich ausdehnen zu können. Erst im

Jahre 1875 gelang es ihr, sich im Osten etwas auszudehnen, nachdem die Festungswerke an dieser Stelle weiter hinaus verlegt worden waren. In kurzer Zeit entstand damals der neue Stadtteil östlich der Wingenstraße.

Im Jahre 1902 endlich wurde der erste Spatenstich zur Niederlegung der Festungswerke im Westen getan und damit die Grundlage für eine künftige gedeihliche Entwicklung der Stadt geschaffen. Jetzt erst konnte sich die Stadt ungehindert ausdehnen. Neue Straßenzüge wurden angelegt, an denen in geschlossener Bauweise zahlreiche Wohnhäuser emporwuchsen. Im Süden der Stadt entstanden außerhalb der alten Festungsanlagen freundliche Einfamilienhäuser in offener Bauweise. Gleichzeitig wurden die Anlagen zur Versorgung der Bevölkerung mit einwandfreiem Trinkwasser, mit Gas und Elektrizität geschaffen; die Kanalisation des Stadtgebiets wurde in Angriff genommen; an der Oder wurden an geeigneten Stellen Anlagen für den Umschlagsverkehr errichtet. Auf allen Gebieten des städtischen Wirtschaftslebens machte sich eine erfreuliche Entwicklung bemerkbar, die auch auf die Privatwirtschaft anregend wirkte und besonders in einer lebhaften Bautätigkeit zum Ausdruck kam.

Dieser äußerst regen Bautätigkeit setzte der Weltkrieg ein jähes Ende und brachte den schon eingeleiteten wirtschaftlichen Aufschwung fast völlig zum Stillstand. Großzügige Pläne und dringende Bauvorhaben mußten notgedrungen bis auf weiteres zurückgestellt werden. Zahlreiche Baulücken und häßliche Brandgiebel an fertig hergestellten Straßen ließen noch bis vor kurzem die plötzliche Unterbrechung der baulichen Entwicklung deutlich erkennen.

Heute steht die Stadt vor der Aufgabe, die bereits vor dem Kriege eingeleitete städtebauliche Entwicklung unter Berücksichtigung der veränderten Verhältnisse und der neuzeitlichen Forderungen des Städtebaues planmäßig zu fördern und in die richtigen Bahnen zu lenken. Die nachstehenden Ausführungen mögen zeigen, was in dieser Beziehung in den letzten Jahren in Glogau bereits geschaffen worden ist und welche Aufgaben in absehbarer Zeit noch zu lösen sind:

I. Bebauungsplan.

Bereits i. J. 1905, also wenige Jahre nach der Niederlegung der Festungswerke, hat die Stadtgemeinde durch den Geh. Ob.-Brt. Dr. Stübben einen allgemeinen Bebauungsplan für das Stadtgebiet aufstellen lassen. (Abb. 4, S. 52.) Nach diesem Plan sind bereits vor dem Kriege eine Reihe von Straßen im westlichen Stadtteil angelegt und mit Wohnhäusern bebaut worden.

Infolge der gänzlich veränderten wirtschaftlichen und politischen Verhältnisse kann jedoch der Stübbensche Plan heute nicht mehr als brauchbare Grundlage für die künftige Entwicklung der Stadt betrachtet werden. So ist z. B. ein Industriegelände im Stübbenschen Plan überhaupt nicht vorgesehen. Dies mag wohl seinen Grund darin haben, daß Glogau vor dem Kriege eine ausgesprochene Garnisonstadt war. Die vorhandenen industriellen und gewerblichen Betriebe waren wahllos im Stadtgebiet zerstreut. Eine starke industrielle Entwicklung war aus politischen Gründen damals gar nicht erwünscht. Heute ist die Stadt infolge der veränderten Verhältnisse mit Recht bestrebt, nach Möglichkeit Industrie heranzuziehen. Auch andere Forderungen des neuzeitlichen Städtebaues, so z. B. die Schaffung von Dauergärten, sind im Stübbenschen Plan überhaupt nicht berücksichtigt.

Es wurde daher im Stadtbauamt unter der Leitung des Verfassers ein neuer Bebauungsplan ausgearbeitet, der in Abb. 5, S. 55, dargestellt ist,

während ihm Abb. 3, S. 51, den jetzigen Zustand der Stadt gegenüberstellt. Er sieht neue Wohngebiete für die Unterbringung von 22 000 Menschen vor. Dieser Bedarf wird voraussichtlich in 50 Jahren eintreten. Der künftige Bevölkerungszuwachs kann allerdings nur schätzungsweise ermittelt werden, da die Vergangenheit fast gar keine brauchbaren Berechnungsunterlagen bietet. Bis zur Niederlegung der Festungswerke im Jahre 1902 konnte sich Glogau wegen des Festungsgürtels überhaupt nicht ausdehnen. Dadurch war gleichzeitig der Bevölkerungszuwachs künstlich unterbunden. Seit dem 16. Jahrhundert ist infolgedessen die Einwohnerzahl Glogaus nahezu gleich geblieben. Auch die Kriegsjahre und die Jahre nach dem Kriege können keine brauchbaren Zahlen für die Berechnung der künftigen Bevölkerungszunahme geben. Die Kriegsjahre brachten einen Stillstand in der Bevölkerungszunahme mit sich. In den Nachkriegsjahren wurde schon durch die Wohnungsnot eine stärkere Zunahme der Einwohnerzahl verhindert. Es können infolgedessen lediglich die Jahre 1905 bis 1914 einen Anhalt für das zu erwartende Anwachsen der Einwohnerzahl geben. In dieser Zeit betrug die jährliche Zunahme der Bevölkerung durchschnittlich 418 Personen. In 50 Jahren wird also eine Zunahme von 12 540 Personen zu erwarten sein. Es muß jedoch außerdem mit einem starken Zuzug aus den Nachbargemeinden gerechnet werden, sobald die Wohnungsnot beseitigt sein wird. Dieser Zuzug wird auf 5000 Personen geschätzt. Die Bevölkerungszunahme wird also im ganzen 15 500 Personen betragen. Die gesamte Bevölkerung Glogaus wird sich also nach 50 Jahren schätzungsweise auf 42 500 Personen belaufen.

Es muß ferner für weitere 1000 Familien, die zur Zeit als ernstliche Wohnungsuchende zu betrachten sind, Wohngelegenheit geschaffen werden. Die Familie zu 3,5 Köpfen gerechnet, gibt weitere 3500 Personen. Endlich ist auf eine starke Auflockerung der äußerst dicht bebauten Altstadt Bedacht zu nehmen. Es muß angestrebt werden, etwa 5000 Personen aus der Altstadt heraus im neuen Wohngebiet unterzubringen. Insgesamt müssen also für 22 000 Personen neue Wohngebiete vorgesehen werden.

Die neuen Wohngebiete sind im Bebauungsplan hauptsächlich im Süden und Südwesten der Stadt vorgesehen. Die Altstadt wird nach der Durchführung der dringenden notwendigen Auflockerung der Wohndichte in erster Linie Geschäftsgegend bleiben. In der Gegend des künftigen Personenbahnhofs wird sich ein neues Wohn- und Geschäftsviertel bilden, für das viergeschossige Bebauung vorgesehen ist. Die Bahnhofstraße wird eine Hauptverkehrsstraße zwischen der Altstadt und der Bahnhofsgegend bilden. Eine neue Verkehrsstraße führt vom Bahnhofsvorplatz über die Hohenzollernstraße hinweg nach der Herrndorfer, Brostauer und Rauschwitzer Straße. Diese Verkehrsstraße bildet zusammen mit den bereits vorhandenen Straßenzügen das Gerippe für die Gestaltung der südlichen und südwestlichen Stadterweiterung.

An die viergeschossige Bebauung des künftigen Bahnhofsviertels schließt sich die weiträumigere dreigeschossige Randbebauung mit größeren inneren Freiflächen an, während die äußeren Wohngebiete durchweg der zweigeschossigen, halb-offenen und offenen Bauweise vorbehalten sind.

Im Westen ist im Anschluß an den bereits fertiggestellten neuen Verschiebebahnhof das neue Industriegelände geplant. Die landespolizeiliche Genehmigung zur Anlage der Industriegleise ist bereits erteilt. Hier sollen vor allem die zur Zeit noch wahllos im Gebiet der künftigen Wohnhausbebauung zerstreut liegenden industriellen und



ABB. 2

ALTER STADTPLAN AUS DEM 16. JAHRHUNDERT



ABB. 3

JETZIGER ZUSTAND DES STADTPLANES VON GLOGAU. 1 : 25 000

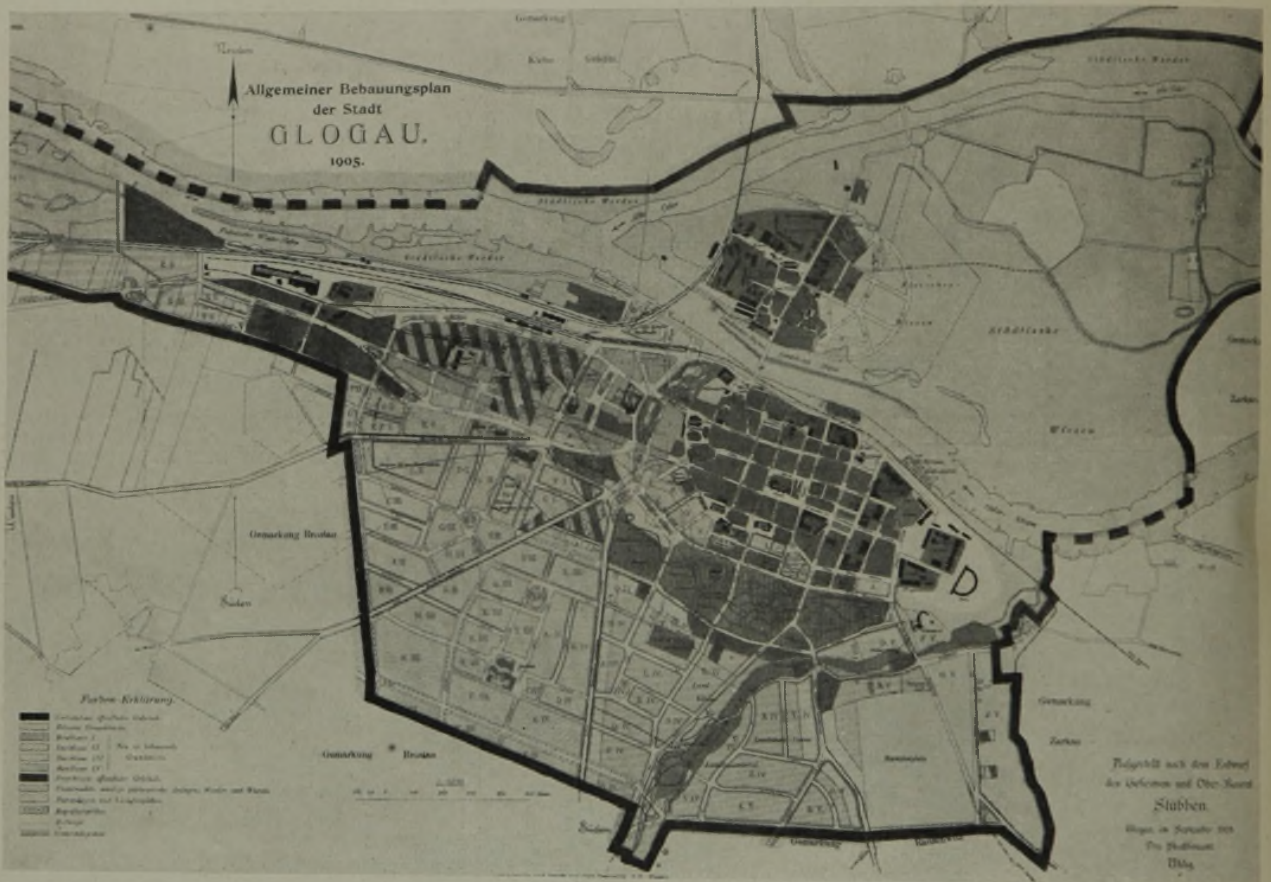
gewerblichen Betriebe aller Art, wie Getreidespeidier, Lagerplätze, Holzhandlungen usw., angesiedelt werden. Das von diesen Betrieben meist pachtweise benutzte Gelände wird dadurch für die Wohnhausbebauung frei werden. Gleichzeitig wird allmählich eine klare Scheidung zwischen den Wohn- und Industriegebieten erreicht werden.

Südlich des Industriegebietes sind Arbeiter-siedlungen vorgesehen, die bis an die Ortslage der Nachbargemeinde Brostau heranreichen. An geeigneten Stellen sind Dauergärten in genügender Zahl und in zusammenhängenden Flächen eingegliedert.

Auch im Osten sind im Anschluß an die Freifläche des Sportplatzes auf dem ehem. Breslauer Exerzierplatz Arbeiter-siedlungen geplant, die be-

räumen. Die Neuvermessung war im öffentlichen Interesse dringend geboten. Auf Grund eines besonderen Ortsstatuts werden die durch die Neuvermessung entstehenden Kosten auf die Grundstückseigentümer umgelegt. Das Stadtgebiet ist zu diesem Zweck in mehrere Zonen eingeteilt worden. Je nach der in den einzelnen Zonen vorhandenen Dichte der Bebauung und den damit verbundenen Schwierigkeiten bei der Messung ist der für die Berechnung des Umlagebetrags festgesetzte Einheitspreis verschieden abgestuft. Er beträgt z. B. in der Zone der eng bebauten Altstadt 8 M. je Ar, im unbebauten Gebiet dagegen nur 0,25 M. je Ar.

Die anteiligen Kosten werden von den Grundstückseigentümern in vier Jahresraten eingezogen.



BEBAUUNGSPLAN VON STÜBBEN AUS DEM JAHRE 1905. 1 : 25 000

ABB. 4

sonders für die in der Schiffswerft und der Zuckerrfabrik beschäftigten Arbeiter in Betracht kommen.

Auf dem Domstadtteil nimmt die künftige Stadterweiterung nur einen geringen Umfang ein. Die häufig von Hochwasser überfluteten Wiesenflächen sind für Wohngebiete ungeeignet. Ihre Ausnutzung für Hafen- und Industrieanlagen kommt in absehbarer Zeit nicht in Frage. Die Aufschließung der Oderwiesen hängt im übrigen mit dem von der Oderstrombauverwaltung geplanten, jedoch noch nicht endgültig geklärten Ausbau der Oder bei Glogau zusammen.

Über die alte Oder hinaus wird Zerbau, das schon jetzt eine zahlreiche Arbeiterbevölkerung besitzt, als künftige Vorstadt Glogaus zu betrachten sein.

Im Zusammenhang mit der Aufstellung des Bebauungsplanes ist im vergangenen Jahre unter Mitwirkung der Regierung die Neuvermessung des Stadtgebietes in Angriff genommen worden. Die gesamte Altstadt und die Domvorstadt waren überhaupt noch nicht vermessen und gehörten zu den sogenannten ungetrennten Haus- und Hof-

Die Neuvermessung wird voraussichtlich im ganzen vier Jahre in Anspruch nehmen.

Der neue Bebauungsplan greift besonders im Westen der Stadt weit über ihre jetzigen Grenzen hinaus. Eine Eingemeindung größerer Gebiete der Nachbargemeinden wird daher von der Stadt mit Recht angestrebt. Die Eingemeindung ist die einzig brauchbare Lösung, um die Bedürfnisse der Bevölkerung auf allen Gebieten zu befriedigen. Durch die im Entwurf zum Städtebaugesetz vorgesehene zwischengemeindliche Regelung kann dieses Ziel nicht erreicht werden. Die zwischengemeindliche Regelung erstreckt sich auf das Sondergebiet der städtebaulichen Angelegenheiten, nicht aber auf die wirtschaftlichen und kulturellen Belange der Bevölkerung. Es kann der Stadt nicht zugemutet werden, alle ihre Einrichtungen und Veranstaltungen auf technischem, wirtschaftlichem und kulturellem Gebiet den Landgemeinden auf die Dauer zur Verfügung zu stellen, ohne irgendeine Gegenleistung dafür zu haben. Im öffentlichen Interesse liegt es, daß die berechtigten Forderungen der Stadt bezüglich der

Eingemeindung alsbald erfüllt werden. Eine rechtzeitige Eingemeindung hat der Gesamtbevölkerung niemals Nachteile, sondern nur Vorteile gebracht. —

schützt und gepflegt werden. Um dieses Ziel zu erreichen, sind in Glogau sowohl Straßen und Plätze als auch Einzelbauwerke von geschicht-



NEUER BEBAUUNGSPLAN VON GLOGAU VON STADTBAURAT GRIESINGER 1 : 25 000

ABB. 5

II. Denkmalpflege und Bauberatung.

Die Erhaltung der vorhandenen Bau- und Naturdenkmäler von künstlerischem und geschichtlichem Wert gehört mit zu den Aufgaben der städtebaulichen Planung. Insbesondere müssen die von unseren Vorfahren geschaffenen Straßen- und Platzbilder unserer alten Stadt liebevoll ge-

liedem oder künstlerischem Wert durch ein Ortsstatut unter besonderen Schutz gestellt worden. Auf Grund dieses Ortsstatuts kann die baupolizeiliche Genehmigung zur Ausführung von Bauten oder baulichen Änderungen versagt werden, wenn dadurch die Eigenart der Einzelbauwerke oder des Orts- oder Straßenbildes beeinträchtigt würde.

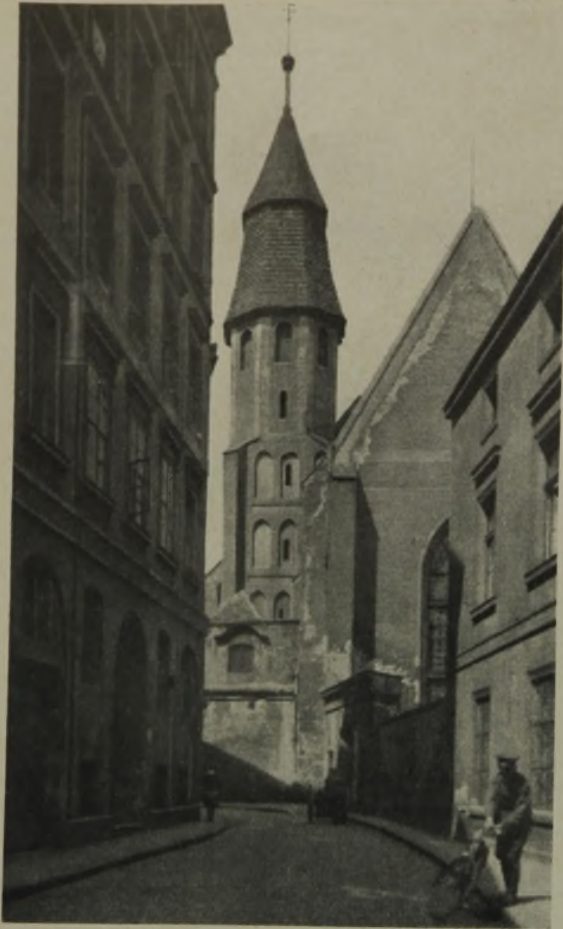


ABB. 6. FRANZISKANER-KIRCHE
Durch Ortsstatut geschützt



NEPOMUK-DENKMAL. ABB. 7
Durch Ortsstatut geschützt



ABB. 8. ST. ANNEN-KAPELLE
Durch Ortsstatut geschützt
Erhaltung gesichert

Städtebauliches
aus Glogau
Von Stadtbaurat Griesinger,
Glogau

Bei der Handhabung des Ortsstatuts ist auf die Lebensnotwendigkeiten des heutigen Wirtschaftslebens die erforderliche Rücksicht zu nehmen. Die Belange des modernen Verkehrslebens stehen vielfach in scharfem Gegensatz zu den Bestrebungen der Denkmalpflege. Es ist eine

schwierige aber dankbare Aufgabe des Städtebauers, diese widerstrebenden Belange der alten und neuen Zeit in einer harmonischen Lösung zu verbinden.

Als Beispiel für die praktische Durchführung der Denkmalpflege mag in diesem Zusammen-

hang der Umbau des Glogauer Ratskellers genannt werden*).

Besondere Erwähnung verdienen ferner die ehemalige Franziskanerkirche und die St. Annakapelle. Um die Instandsetzung und Erhaltung der Franziskanerkirche ist die Stadt schon seit Jahren erfolglos bemüht. Das Gebäude steht im Eigentum des Staates; es wird seit langem als Lagerraum benützt und befindet sich in einem völlig verfallenen Zustand. Leider ist es bis jetzt nicht möglich gewesen, vom Staat die Mittel zur Instandsetzung des aus dem 17. Jahrhundert stammenden Bauwerkes zu erhalten. (Abb. 6, S. 54.)

Dagegen ist es den gemeinsamen Bemühungen der Stadt und des Provinzialkonservators gelungen, die Kosten für die Instandsetzung der St. Annakapelle aufzubringen. Der aus dem

Verkehr längst nicht mehr gewachsen. An vielen Stellen sind daher Straßenverbreiterungen dringend notwendig. Die Durchführung dieser Verkehrsverbesserungen muß jedoch späteren Zeiten vorbehalten bleiben, da sich der Abbruch von Wohngebäuden in der heutigen Zeit der Wohnungsnot von selbst verbietet.

Neben der Verbreiterung bestehender Straßen ist aus verkehrstechnischen Gründen die Anlage von Umgehungsstraßen notwendig, um die Straßen der Altstadt nach Möglichkeit zu entlasten. Eine solche Umgehungsstraße stellt der Soetbererring dar, der südlich der Altstadt am ehemaligen Wallgraben entlangführt und hauptsächlich der Umleitung des Durchgangsverkehrs in der Richtung von Osten nach Westen und umgekehrt dient. Die Straße hat eine 7,50 m breite Fahrbahn, die mit Granitkleinpflaster auf Packlage versehen

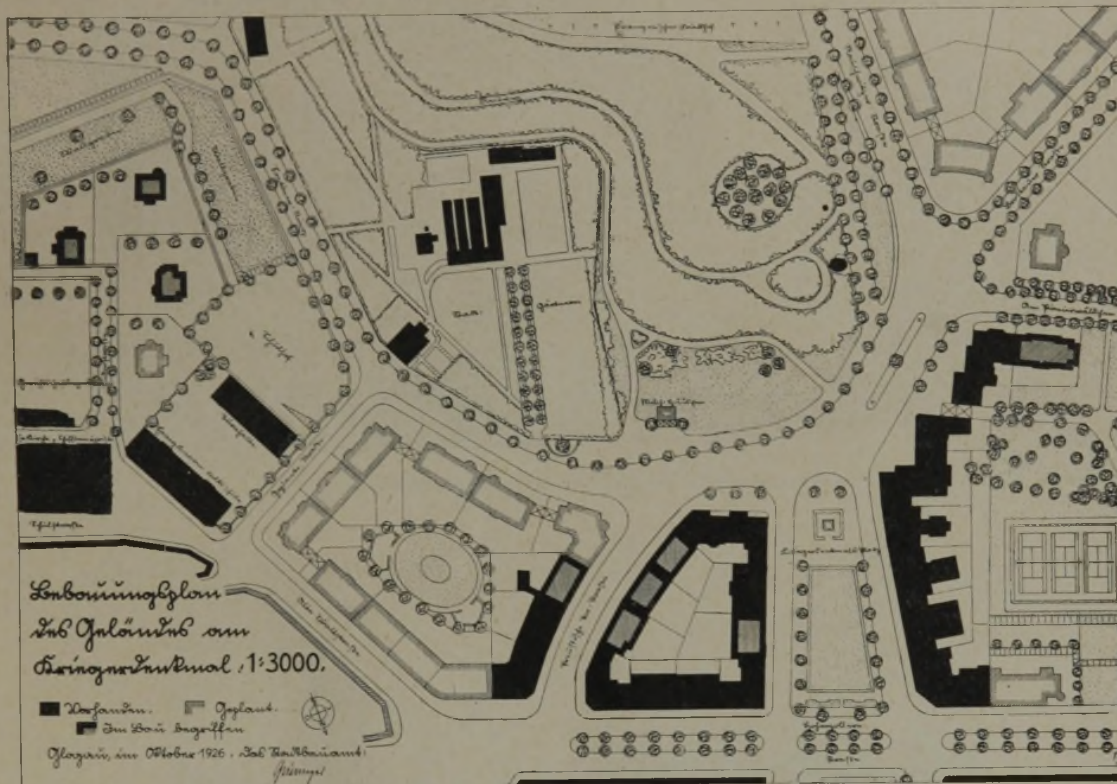


ABB. 9

BEBAUUNGSPLAN DES GELÄNDES AM KRIEGERDENKMAL. 1 : 3000

14. Jahrhundert stammende reizvolle Backsteinbau ist dadurch vor dem sicheren Verfall bewahrt worden und wird als wertvolles Baudenkmal aus früherer Zeit erhalten bleiben. (Abb. 8, S. 54.) Auch das Nepomuk-Denkmal, Abb. 7, S. 54, auf dem Dominikusplatz ist durch Ortsstatut geschützt.

Die Tätigkeit der Bauberatungsstelle beschränkt sich im allgemeinen darauf, die Ausführung von Bauvorhaben zu verhindern, die eine Verunstaltung des Straßen- oder Ortsbildes darstellen würden. Gegenvorschläge werden von der Bauberatungsstelle nicht ausgearbeitet. Die beauftragten Entwürfe werden vielmehr den Bauherren mit dem Anheimstellen zurückgegeben, die Pläne durch einen tüchtigen Privatarchitekten ausarbeiten zu lassen. Dieses Verfahren hat sich hier durchaus bewährt und trägt gleichzeitig dazu bei, die wirtschaftliche Not der Privatarchitekten zu lindern.

III. Straßenbauten.

Die zum Teil außerordentlich engen Straßen der Altstadt sind dem heutigen, stets zunehmenden

ist. Die beiderseitigen, 4,5 m breiten Bürgersteige sind promenadenartig befestigt. (Abb. 11, S. 56.)

Eine weitere Umgehungsstraße ist die sogen. Tunnelstraße, die nördlich der Altstadt an der Oder entlangführt. Sie liegt zum größten Teil unmittelbar über der Bahnlinie Glogau—Breslau, die wegen der beengten Raumverhältnisse auf die Länge der Straße übertunnelt werden mußte. Die Straße hat in erster Linie den durchgehenden Verkehr von und nach der Domvorstadt aufzunehmen. Bis jetzt ist nur der westlich der Hindenburgbrücke liegende Teil der Straße ausgeführt worden. (Abb. 10, S. 56.) Die östliche Verlängerung soll in den nächsten Jahren in Angriff genommen werden.

Auf Grund vertraglicher Verpflichtungen ist die Eisenbetonkonstruktion des Tunnels von der Reichsbahngesellschaft auf eigene Kosten hergestellt worden. Die Fahrbahn hat eine Befestigung mit Walzasphalt nach dem Verfahren der Firma Wayß & Freytag erhalten.

Besonders ungünstig liegen die Verkehrsverhältnisse an der Einmündung der Hauptdurchgangsstraßen in die Stadt. Aus fortifikatorischen

* Vgl. Deutsche Bauztg. 1926, Nr. 74, S. 601.

Gründen ist die Führung dieser Straßen früher absichtlich in scharfen Krümmungen angelegt worden, die für den heutigen starken Autoverkehr ein erhebliches Hindernis wegen ihrer Unübersichtlichkeit bilden. Eine schlanke Führung der Hauptdurchgangsstraßen muß daher angestrebt werden. Sie ist bereits durchgeführt worden bei der Straßenführung am Kriegerdenkmalplatz im Südwesten der Stadt. Drei wichtige Verkehrsstraßen münden hier zusammen. Der platzartig erweiterte Straßenzug wird durch eine Insel in zwei je 10^m breite Fahrbahnen ge-

Wälle und Festungsgräben wurde nach dem Kriege als Notstandsarbeit eingeebnet und parkartig hergerichtet. Lediglich der am Soetbeerring gelegene Teil des ehem. Festungsgrabens ist aus historischen und städtebaulichen Gründen in seiner ursprünglichen Form erhalten geblieben. (Abb. 15 und 16, S. 58.)

Auch am Schloß sind neue Parkanlagen an Stelle der alten Wälle und Festungsgräben entstanden. Das teilweise 10^m tief liegende Gelände ist mit den Erdmassen eines alten Festungswerkes, die durch ein Feldbahngleis über 1^{km} weit heran-



TUNNELSTRASSE AM SCHLOSS. Umgehungsstraße entlang der Oder, Bahnübertunnelt

ABB. 10



SOETBERRING
Umgehungsstraße
nördliche Altstadt

ABB. 11

teilt. Zur Straßenbefestigung wurde Granitgroßpflaster auf Packlage verwendet. Die Fugen sind mit Bitumen vergossen worden. (Abb. 9, S. 55.)

In ähnlicher Weise soll demnächst auch die Führung der Hauptdurchgangsstraßen an den Einmündungsstellen im Osten und Norden der Stadt verbessert werden.

IV. Grünanlagen und Freiflächen.

In dem ehem. Festungsgelände besitzt die Stadt heute einen zusammenhängenden parkartigen Grüngürtel, der fast die ganze Altstadt umschließt und für die Volksgesundheit von unschätzbarem Wert ist. Der größte Teil der Festungsanlagen ist bereits in den Jahren 1902 und 1905 niedergelegt worden. Der Rest der alten

geschafft werden mußten, angefüllt worden. Ein ovaler Teich gibt der Anlage einen besonderen Reiz. In der Achse des Teiches ist an der Bahnhofstraße das neue Schwimmbad geplant. (Abb. 12 bis 14, S. 57 und 58.)

Der ehem. Übungsplatz der Pioniere an der Hohenzollernstraße, der während des Krieges mit zahllosen Kleintierställen besetzt wurde und einen Schlupfwinkel für Ratten und Ungeziefer aller Art bildete, ist als Erholungspark angelegt worden und hat eine Rodelbahn und Tennisplätze erhalten. (Abb. 21, S. 60.)

Auf den gegen die Hohenzollernstraße gelegenen Terrassen steht das eigenartige Denkmal für die Gefallenen des Feld-Art.-Reg. 41 und seiner vier Kriegerformationen. Der Entwurf stammt von

Arch. Dipl.-Ing. H e m p e l, Glogau. Das Denkmal paßt sich der vorhandenen Örtlichkeit geschickt an und ist ein gutes Beispiel würdiger Kriegerehrung.

Auch am Soetbeerring sind am Anschluß an die vorhandenen Parkanlagen neue Spiel- und Erholungsplätze entstanden. (Abb. 12, hierunter.)

auch dieser letzte Rest über kurz oder lang der Stadt überlassen und als öffentliche Grünanlage aufgeschlossen werden wird.

Neben diesen öffentlichen Parkanlagen wird der Schaffung von Dauergärten besonderes Augenmerk zugewandt. Sie sind im Bebauungs-

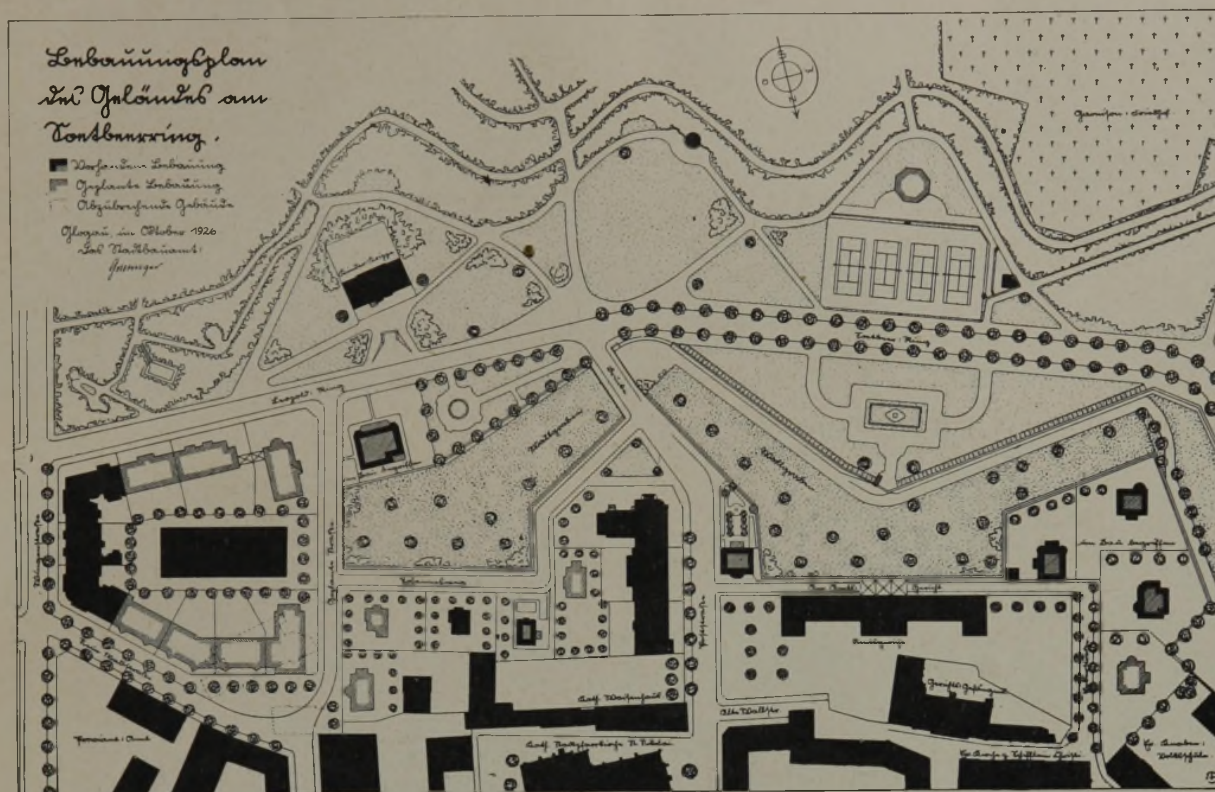


ABB. 12

BEBAUUNGSPLAN DES GELÄNDES AM SOETBEERRING 1 : 3000

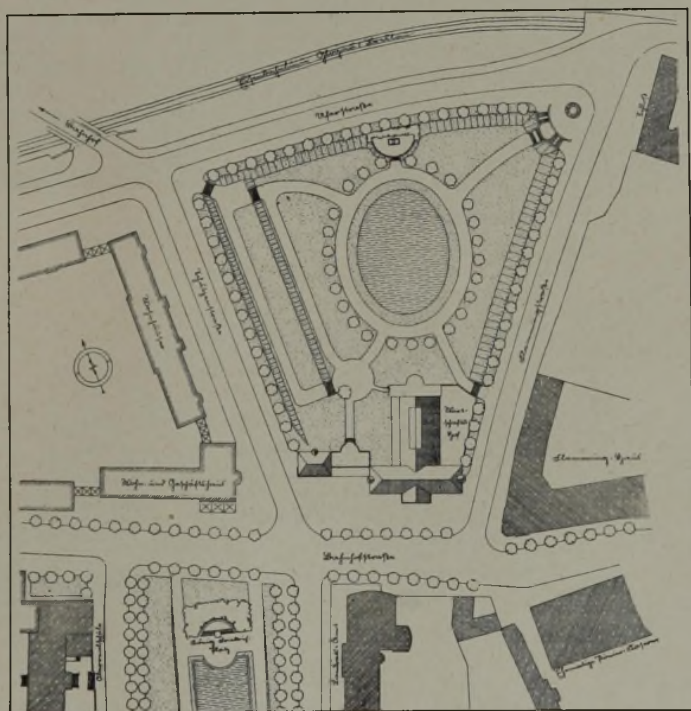


ABB. 13. Maßstab 1 : 3000

PARKANLAGE AM SCHLOSS
Lageplan des Hallenschwimmbades (Vgl. Nr. 5)

In ununterbrochenem Zuge führt so der Grüngürtel vom Schloß über den König-Friedrich-Platz südlich um die Altstadt herum bis zur Oder und bietet der städtischen Bevölkerung reichlich Gelegenheit zu Spaziergängen und zur Erholung. Lediglich ein kleines Stück der alten Festungsanlagen im Südosten der Stadt, das sogen. Stern-gelände, befindet sich zur Zeit noch nicht im städtischen Eigentum. Doch ist zu hoffen, daß

plan an geeigneten Stellen in möglichst zusammenhängenden Flächen vorgesehen und bilden so geschlossene Grünanlagen mit Spielplätzen und Parkwegen.

Im Südosten schließt sich an eine solche Dauergartenkolonie die große Sportplatzanlage auf dem ehem. Exerzierplatz an. (Abb. 17 bis 19, S. 59, und 22, S. 60.) Sie enthält den Kampfplatz mit der 400^m-Laufbahn, Sitz- und Stehterrassen für



NEUE GRÜNANLAGE AM SCHLOSS. EHEM. FESTUNGSGRABEN
Arch. Stadtbaurat Griesinger. Mitarbeiter Gartenbaudirektor Diedler

ABB. 14



ALTES STADTBILD MIT DEM EHEM. FESTUNGSGRABEN

ABB. 15

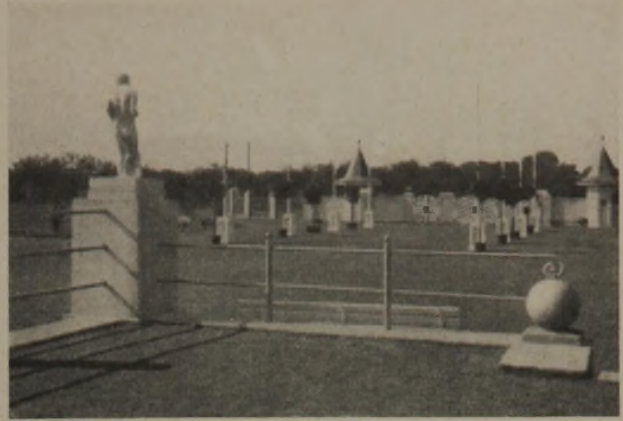


DER FESTUNGSGRABEN AM SCHLOSS. ALTER ZUSTAND

ABB. 16



ABB. 17. EINGANG ZUR KAMPFBahn



VORPLATZ VOR DER KAMPFBahn. ABB. 18

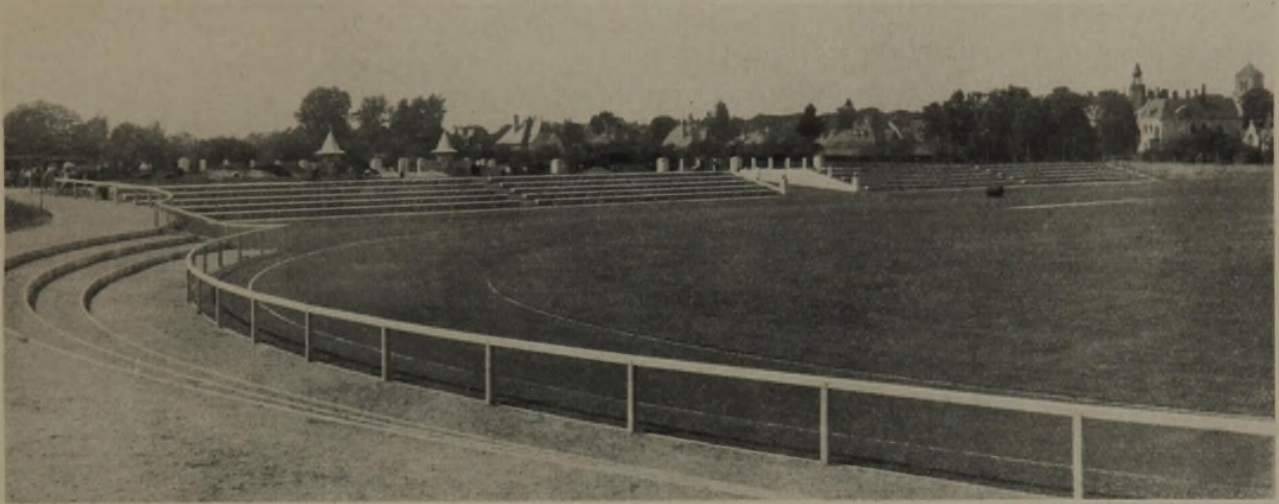


ABB. 19

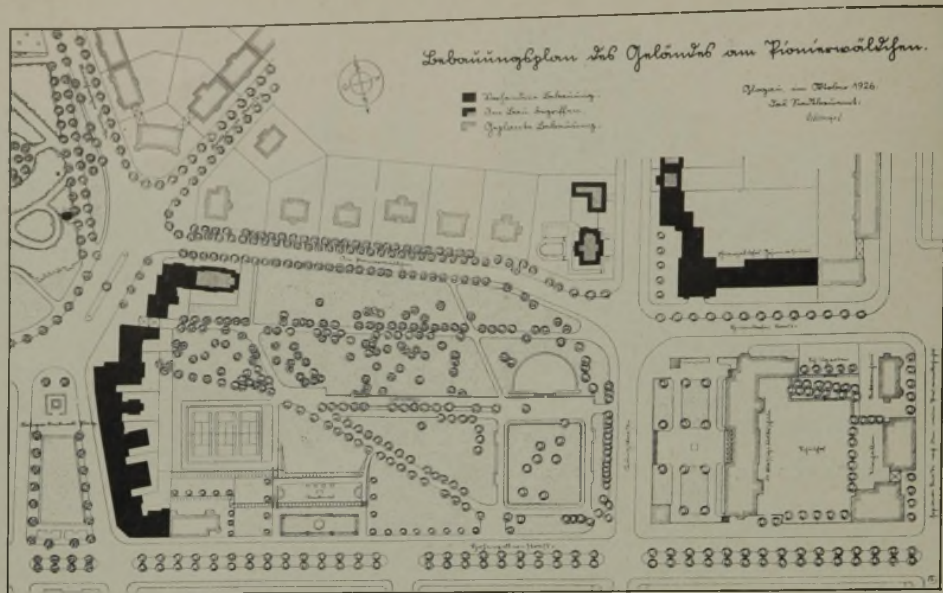
BLICK AUF DIE KAMPFBahn



ABB. 20

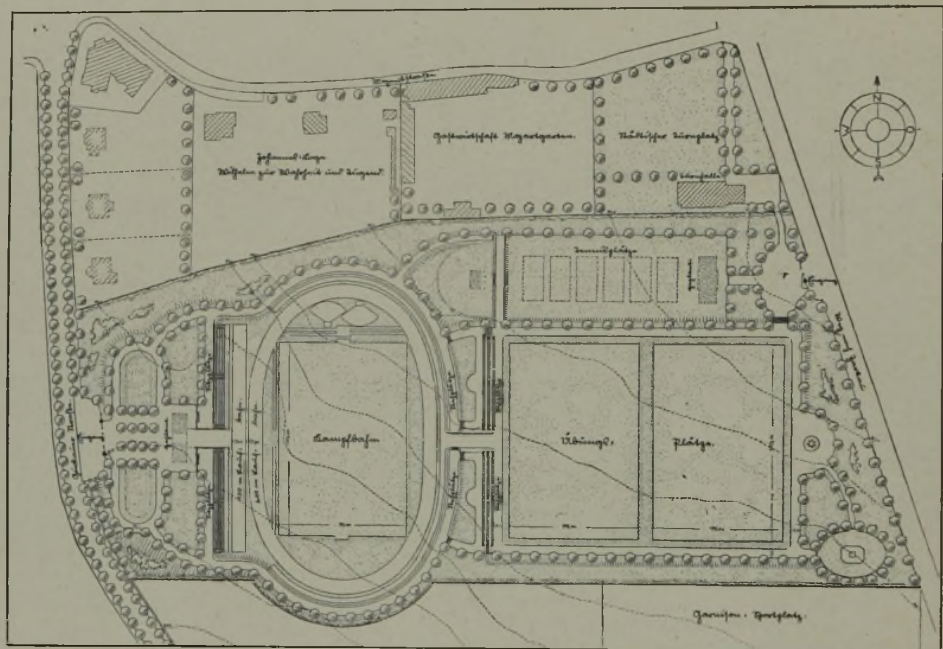
GRÜNANLAGEN MIT BRUNNEN AM AMTSGERICHT. EHEM. FESTUNGSGELÄNDE
Arch. Stadtbaurat Griesinger. Mitarbeiter Ambrosius Seidl, Liegnitz

Städtebauliches aus Glogau



LAGEPLAN DES GELÄNDES AM PIONIERWÄLDCHEN. 1 : 4000

ABB. 21



LAGEPLAN DER NEUEN KAMPFBAHN. 1 : 4000

ABB. 22

5000 Personen sowie Übungsplätze für Fußball-, Tennis- und Rasenspiele. Die Anlage wird mit ihren gewaltigen Ausdehnungen nicht bloß für

turnerische und sportliche Zwecke, sondern auch für Massenveranstaltungen aller Art Verwendung finden können. — (Schluß folgt.)

ERWEITERUNG DER STADTKREISE FRANKFURT A. M. UND WIESBADEN NEUEINTEILUNG VON LANDKREISEN IM REGIERUNGSBEZIRK WIESBADEN

Mit 2 Abbildungen

Der Preuß. Landtag hat im Frühjahr ein Gesetz verabschiedet, das einerseits eine wesentliche Erweiterung des Gebietes der Stadtgemeinde Frankfurt a. M. und als Folge davon eine Neueinteilung von Landkreisen im Reg.-Bezirk Wiesbaden vorsieht, wobei einzelne Teile der Stadtgemeinde Wiesbaden zufallen. Die beiden beigegebenen Pläne Abb. 1 und 2, S. 61, zeigen die Gesamtneuordnung bzw. die von Frankfurt a. M. im besonderen.

Das Gesetz, das gegenüber der Vorlage der Regierung einige Änderungen erhalten hat, sieht folgende Eingemeindung bezüglich Frankfurt a. M. vor:

1. Die Eingemeindung der Landgemeinde Fechenheim des Landkreises Hanau mit 711 ha Fläche und 9680 Einwohnern.

2. Die Eingemeindung der Stadt Höchst mit 1972 ha Fläche und 32.000 Einwohnern.

3. Die Eingemeindung der Landkreise Griesheim mit 480 ha und 12.357 Einwohnern, Nied mit 390 ha und 8670 Einwohnern, Sossenheim mit 637 ha und 4760 Einwohnern, Schwanheim mit 1793 ha und 5380 Einwohnern, sämtlich bisher zum Landkreise Höchst gehörig.

Frankfurt a. M. erfährt durch diese Eingemeindungen einen gesamten Gebietszusatz um 5983 ha (bisher 15.477 ha) und einen Bevölkerungszuwachs um 72.700 (bisher 475.000).

Mit der Stadtgemeinde Wiesbaden sollen andererseits folgende 8 Landgemeinden des Landkreises Wiesbaden vereinigt werden: Dotzheim,

Neuenhain, Schwalbach und Niederhochstadt. Außer der nach dem Entwurf ebenfalls dazugesetzten Gemeinde Vockenhausen des Untertaunuskreises werden nach dem Gesetz auch die Gemeinden Bremthal, Niederjosbad, Niedernhausen dieses letzten Kreises hinzugefügt, außerdem die Gemeinden: Ober- und Nieder-Reifenberg und Oberems des Kreises Usingen.

Das Gesetz regelt im übrigen die Rückwirkung der Grenzänderungen auf andere als kommunale Grenzen (Gerichtsbezirke, Schulverbände usw.), die Neuwahlen der Verwaltungskörperschaften, das Ortsrecht und die Stellung der Beamten und Angestellten und die Auseinandersetzungen finanzieller Art. Auf diese Fragen braucht an dieser Stelle nicht eingegangen zu werden, doch seien mit der Begründung zu dem Gesetzentwurf noch einige Angaben gemacht.

Es wird hervorgehoben, daß das Gesetz insofern von grundsätzlicher Bedeutung ist, als es die Landkreise, die durch die Gebietsabtretungen in Mitleidenschaft gezogen werden, nicht allein auf das Auseinandersetzungsverfahren verweist, sondern mit der notwendigen Erweiterung der Großstadt auch gleich eine organische Umbildung der benachbarten Landkreise vornimmt. Bezüglich des östlich von Frankfurt a. M. liegenden Landgebietes, dem die Landgemeinde Fechenheim (Landkreis Hanau, Reg.-Bezirk Kassel) entnommen wird, war eine solche Umgestaltung nicht nötig, da der Landkreis Hanau auch dann noch lebensfähig bleibt und seine Aufgaben erfüllen kann. Das gilt jedoch nicht für die westlichen Bezirke und für den Landkreis Höchst (Reg.-Bezirk Wiesbaden), der nach Verlust von etwa 50 000 Einwohnern nicht mehr lebensfähig bleibt. Hier mußte also eine entsprechende Neuregelung vorgesehen werden. Dabei war grundsätzlich der Restkreis Höchst mit dem Landkreis Wiesbaden zu vereinigen. Eine Ausdehnung des Stadtgebietes von Wiesbaden war zur Zeit eigentlich nicht dringlich, nachdem es erst durch Gesetz vom 28. Oktober 1926 eine Erweiterung erfahren hat, da aber eine Reihe von Gemeinden wirtschaftlich zur Stadt bereits gehören, die zu einer Vereinigung drängen, so sind jetzt gleich endgültige Zustände geschaffen worden, daher die Vergrößerung des Wiesbadener Stadtgebietes.

Die treibende Kraft für die ganze Neugestaltung war aber das Erweiterungsbedürfnis von Frankfurt a. M., das sich aus einer reinen Handelsstadt immer mehr zur Industriestadt entwickelt hat und durch den Ausbau der Mainwasserstraße noch mehr in diesem Sinne sich auszuweiten wird. Nach Süden und im Norden ist wegen der nahen hessischen Landesgrenze eine Erweiterung aber nicht möglich, wohl aber nach Westen und Osten. Städtebauliche und wirtschaftspolitische Gründe sowie solche des Verkehrs erfordern eine solche Erweiterung. Einerseits liegt die Notwendigkeit vor, für die stark angewachsene Bevölkerung und vor allem der engen, ungesunden Innenstadt neue Siedlungsflächen, Grünflächen, Sportplätze usw. zu gewinnen, für die innerhalb der jetzigen Grenzen kaum mehr Raum ist. Andererseits ist das im Westen der Stadt gelegene Industriegelände völlig aufgebraucht, und auch im Osten, wo für diesen Zweck ausgedehnte Hafenanlagen geschaffen worden sind, ist für Industrien mit größerem Raumbedarf kein Platz mehr frei, besonders nicht mehr am Wasser. Dabei ist infolge der schon in Angriff genommenen Neukanalisierung des Mains zwischen Frankfurt und Mündung in den Rhein (statt 7 Staustufen nur noch 5, Ausbau auf 5000 t-Schiffe) ein starker Verkehrszuwachs auf der Wasserstraße zu erwarten, für den vom Osten vor der dritten Staustufe, d. h. auf Schwanheimer Gebiet, neue Hafenanlagen zu schaffen sind. Es fehlt ferner an Flächen für den nötigen Ausbau der Eisenbahnanlagen, für den Ausbau von Ausfallstraßen usw.

Im Westen sind es die Gemeinden Schwanheim, Griesheim, Sossenheim und Nied des Landkreises Höchst, die für die Entwicklung von Frankfurt a. M.

besondere Bedeutung haben. In Schwanheim ist die Stadt Frankfurt a. M. in der östlichen Gemarkung bereits der größte Grundbesitzer. Das Gelände eignet sich besonders zu Siedlungszwecken und kann sofort erschlossen werden. Längs des Mains im westlichen Gelände sind Industrieansiedlungen möglich, außerdem können hier neue Hafenanlagen geschaffen werden. Zum Gemeindegelände gehören außerdem 667 ha Wald. Die Einwohnerschaft arbeitet jetzt schon vorwiegend in Frankfurt, und die Gemeinde wünschte den Anschluß selbst.

Die Eingemeindung von Griesheim war für Frankfurt im Interesse einer ungehemmten neuerlichen Ausdehnung nach dem Wasser und einer durch die Zukunft bedingten Erweiterung der Bahnanlagen und des Flugplatzes unbedingt erforderlich. Sonst droht eine vollständige Abriegelung zwischen Frankfurt und Griesheim durch den von der Eisenbahn geplanten Abstellbahnhof auf dem früheren Exerzierplatz. Außerdem ist Griesheim wirtschaftlich auf das engste mit Frankfurt verbunden, die Verwaltungen der dortigen großen industriellen Werke sitzen bereits in der Stadt. Die Vereinigung entspricht auch dem Wunsche der Gemeinde.

Das letztere gilt auch von der leistungsschwachen Gemeinde Sossenheim, deren an der Entwicklung der Bodenpreise noch nicht betroffenes Gelände außerdem eine wertvolle Reserve billigen Bodens für eine großzügige Wohnungspolitik bildet.

Die geographische Lage von Nied zwingt schon allein zur Einbeziehung. Es ist außerdem eine ausgesprochene Arbeiterkolonie (Eisenbahnwerkstätten), die ihre kommunale Aufgabe infolge ihrer schlechten Finanzlage nicht mehr erfüllen kann. Für Frankfurt bedeutet die Eingemeindung zunächst eine erhebliche Belastung.

Durch die Eingemeindung der drei Landgemeinden des Landkreises Höchst wird die Stadt Höchst unmittelbarer Nachbar von Frankfurt a. M., von dessen Wirtschaftsleben es bereits stark abhängt, besonders seit die Verwaltung der I. G. - Farbenindustrie vereinigten Höchster Farbwerke nach Frankfurt übersiedelt ist. Auch eine räumliche Ausdehnung ist nicht mehr möglich, so daß Höchst in seiner Entwicklung völlig zum Stillstand kommen würde als selbständige Gemeinde. Die enge wirtschaftliche Gemeinschaft hatte daher bereits zu Verhandlungen zwischen den beiden Städten geführt, die auf eine Vereinigung abzielten, die nunmehr Gesetz geworden ist.

Im übrigen wird Höchst der Sitz der Verwaltung des neuen Main-Taunus-Kreises, der nach dem Entwurf 27 515 ha und 57 000 Einwohner erhalten hätte, nach der Fassung des Gesetzes darüber hinaus noch einigen Zuwachs erhalten hat. Schon jetzt stehen diese Gemeinden in engen wirtschaftlichen Beziehungen zu Höchst und besitzen auch günstige Verkehrsverbindungen dorthin bzw. werden diese verbessert werden.

Zu Wiesbaden sind bereits 1926 die Stadt Biebrich und die Landgemeinden Schierstein und Sonnenburg zugeschlagen worden. Die jetzt neu hinzugekommenen Gemeinden stehen mit der Stadt in engerem wirtschaftlichen, zum Teil auch in direktem baulichen Zusammenhang, so daß ihre Eingemeindung die gegebene Lösung ist.

Durch diese Umgestaltungen, die das Gesetz vorsieht, ist also sowohl für die beiden Städte wie auch für den neu gebildeten Landkreis Lebens- und Entwicklungsmöglichkeit in einer den bereits bestehenden und zukünftigen Verhältnissen zweckmäßig Rechnung tragenden Weise entsprochen worden. Bekanntlich machte die Rheinland-Kommission zunächst Schwierigkeiten wegen der Eingemeindung von Höchst, das selbst noch im besetzten Gebiet liegt, nunmehr aber von einer außerhalb liegenden Stelle geleitet werden soll. Die hier vorhandenen unnatürlichen Widerstände sind aber inzwischen überwunden worden, das ganze Gesetz ist ab 1. April 1928 gültig. —

— Fr. E. —

KULTUR, WIRTSCHAFT UND STÄDTEBAU

Ein Vortrag von Dr. Karl H. Brunner, Wien

Auf Einladung der Freien Deutschen Akademie des Städtebaues, und zwar der Märkischen Arbeitsgemeinschaft, hielt am 1. März d. J. der Leiter des Freien Städtebauseminars an der Techn. Hochschule in

Wien, Dr. Karl H. Brunner, einen Vortrag mit Lichtbildern im Ingenieurhause in Berlin. Das interessante Thema hatte eine größere Zahl erster Städtebauer zusammgeführt, die zum Schlusse mit ihrem Beifall

nicht kargten. Unter den Gästen sah man auch den österreichischen Gesandten, Minister a. D. Dr. Frank. Von hoher Stufe behandelte der Vortragende das weite Gebiet, auf dem er als Voranschreitender zu gelten hat. Im folgenden geben wir den wesentlichen Inhalt seiner Ausführungen wieder.

Kultur, Wirtschaft und Städtebau — das ist eine Gedankenfolge, deren innere Verbundenheit keinem Einsichtigen zweifelhaft erscheint. Aber es ist die Tragik unserer Zeit, daß die lebhafteste Entfaltung der universellen künstlerischen Gestaltung im Städtebau nicht auch von einer Welle kräftigen wirtschaftlichen Aufschwunges getragen wird. Es fehlt der Ausgleich zwischen den Komponenten: Kultur als Ziel, Wirtschaft als Mittel, Städtebau als Tat. Der Vortragende erörterte an Hand vorbildlicher Stadterweiterungsplanungen der letzten Jahre (aus Berlin, Frankfurt, Köln, Magdeburg) die Vorteile des großzügigen kollektiven Wohnungsbaues in ganzen, zusammenhängenden Bezirken, dessen weitere Entfaltung nun aber auch eine Reform in der Bereitstellung der wirtschaftlichen Produktionsfaktoren des praktischen Städtebaues — von Boden und Kapital — erfordert. Die neue, planmäßige Stadterweiterung (meist nach einzelnen Sektoren) erfordert die Verfügung über den Boden in entsprechenden, zusammenhängenden Ausmaßen und über die Finanzierungsmittel in zusammengefaßten Kapitalsummen. —

Bisher war jener überaus kennzeichnende Markstein: die Umwandlung eines Agrarbodens zu städtischem Bauland in zahllose, auf Jahrzehnte verteilte Übergangsstufen zerlegt, wo doch in der Epoche des entfalteten Städtebaues lediglich der Entschluß der Bauverwaltung, ein Gebiet der Erschließung zuzuführen, dort Straßen, Kanäle, Wasserleitungen anzulegen und Verkehrseinrichtungen zu schaffen, den eindeutigen Übergang bildet, der eine privatwirtschaftliche Eskompierung Jahre zuvor keineswegs rechtfertigt. Aber auch die Enteignung oder darauf hinauslaufende Maßnahmen der öffentlichen Verwaltung können im Prinzip nicht gutgeheißen werden. Diejenigen Produktionsfaktoren, die die Volkswirtschaft zur Erfüllung dauernder, normaler und häufiger Aufgaben benötigt, sind nicht zu enteignen, um sie aus der allgemeinen Wirtschaft einer „Überwirtschaft“ zuzuweisen, sondern sie sind kraft der volkswirtschaftlichen Organisation mit Hilfe der Verwaltungsmittel des Staates lediglich ihrem Zwecke zuzuführen.

Die Zukunft gehört daher jenen Mitteln, die dem Widmungszwang des Bodens gelten. Das sind die Maßnahmen der aus technischem und sozialökonomischem Geiste entstammenden Baupolitik, die wir als Landesplanung, Flächenwidmung, Geländezonung und Bauordnung kennen und anwenden. Diese Mittel erreichen keine grundsätzliche Änderung des Rechtes, sondern bloß seinen Ausbau, seine Ergänzung im Zuge des kulturellen Fortschrittes.

Es fragt sich vor allem, ob es bei der sektorenförmigen Stadterweiterung gerechtfertigt ist, für in ihrem Bereiche gelegene Parzellen hohe Grundablösungen zu bezahlen, während der vielleicht gleichfalls teuer erworbene Grundbesitz in anderen Stadtteilen um so länger unverwertbar und ertragslos bleibt? Wir müssen erkennen, daß die überlegene Disposition der modernen Stadterweiterung ihre Rückwirkung auf den Grundstücksverkehr im Weichbilde der Städte wird finden müssen. Ein Ausgleich der Wartefristen und Grundentlösungen könnte durch eine Verallgemeinerung des Umlegungsgedankens auf das nahezu gesamte Bauland einer Stadt erzielt werden, etwa in der Art, daß eine gemeinwirtschaftliche oder genossenschaftliche Baulandgesellschaft alle ihr freiwillig angebotenen baureifen Gründe mit nach einheitlichem System ermittelten Schätzwerten übernehmen und die Entschädigung dafür in jährlichen Raten zusprechen wird, deren Ausmaß sich nach den faktisch zur Verbauung gelangenden und aus Mitteln der Wohnbaufinanzierung abzulösenden Baugründen richten wird. Diese mit einem gewissen jährlichen Minimum zuzusprechenden Raten würden dem Besitzer auch deren Kapitalisierung oder Bevorzugung durch Kreditinstitute ermöglichen, die Bauverwaltung aber in die Lage versetzen, jederzeit über einen großen Bodenvorrat zu verfügen und ihre städtebaulichen Planungen desto eher zu verwirklichen.

Der zweite wirtschaftliche Produktionsfaktor im praktischen Städtebau ist das Kapital.

Wenn es unbestreitbar feststeht, daß die Anlagekosten für die im Zuge der Bevölkerungsvermehrung

— oder, wie gegenwärtig, zufolge von Rückständen — erforderlich werdenden Wohnungen aus den Erträgen der Volkswirtschaft genommen oder aus diesen verzinst und getilgt werden müssen, dann bestätigt sich jedes System der Wohnbaufinanzierung von selbst als richtig und gerecht, das die notwendigen Beiträge möglichst paritätisch auf den gesamten Ertrieb der Wirtschaft verteilt.

Wenn das Kapital im Laufe der letzten Jahrzehnte dem Bedarf der Wohnbaufinanzierung nicht in richtiger oder auch nur annähernder Entsprechung nachgekommen ist, so liegt es daran, daß es unter den wechselnden Konjunkturwellen und Beeinflussungen der Wirtschaft dem willkürlichsten Wechsel seiner Bestimmung unterworfen war. Die Mobilität des Kapitals stellt es jedem frei, seine Besitzform zu verändern, wenn eine andere die höhere Sicherheit oder höheren Erlös verspricht. Niemand ist verpflichtet, einen angemessenen Teil des Einkommens oder Vermögens in Wohnbauwerten (Pfandbrief, Bauleihen, Baukrediten, Hypotheken) anzulegen, und zu Zeiten unzureichender Rentabilität des Wohnungsbaues ist hierzu auch selten jemand bereit.

Das organisch entfaltete Wohnungswesen wirbt um die Geldbeistellung aller Kreise der Bevölkerung und ihrer Kapitalverwalter, der Sparkassen und -vereine, der Hypothekenanstalten, der Banken usw. Eine schematische Aufzeichnung mag diesen Umstand übersichtlich veranschaulichen und auch den Unterschied der Wohnbaufinanzierung in der freien Wirtschaft im ausschließlich öffentlichen und im genossenschaftlichen Wohnungsbau dartun.

Das Maß, in welchem sich die im genannten Schema*) dargestellten Kreise und Institute nun gegenwärtig der Finanzierung des Wohnungswesens zuwenden, ist — wie die Erfahrung lehrt — fast allerorten unzureichend. Man kann diesen Umstand als durch die Wirtschaftslage gegeben, ja — wie es in Wien geschieht — als unabänderlich hinnehmen und nun für den Wohnungsbau in der Hauptsache (in Wien ausschließlich) öffentliche Mittel fordern bzw. beistellen. Aber selbst wenn diese Mittel im Wege einer Zwecksteuer nach Maßgabe der Mietzinsleistungen aufgebracht werden, so belastet man damit jeden Haushalt, jedes Einkommen und jeden Betrieb, während indessen das vorhandene, Anlage suchende Kapital zahllosen Neugründungen und volkswirtschaftlich minder dringlichen Unternehmungen, wohl auch Spekulationen und dem Auslande zufließt. In Wien hat die Einhebung der progressiv nach der Anzahl der Räume ansteigenden Wohnbausteuer zu dem Absurdum geführt, daß ein bekannter Mäzen für seine dauernd gegen einen ganz geringen Beitrag öffentl. zugänglichen Kunstsammlungen seit Jahren eine wesentlich höhere Wohnbausteuer zu bezahlen hat als ein mittleres Bankunternehmen, dessen Umsatz wohl im Tage höher ist als jener der Kunstsammlung im Jahre.

Wir müssen also die sozialökonomisch richtigere Organisation der Wohnbaufinanzierung zweifellos im System der freien Wirtschaft suchen, nur daß die Überleitung der flüssigen Mittel, der Anlage suchenden Vermögenswerte und Einkommensüberschüsse an die einzelnen aufgezeichneten Beitragsgruppen einer gewissen Leitung und Lenkung bedarf. Was den Umfang der wirtschaftlichen Wohnbaufinanzierung von Grund auf in richtigen Bezug zum gesellschaftlichen Ganzen setzen kann, ist einzig und allein die Kontingentierung der für den fortschreitenden Ausbau von Wohnungen erforderlichen Anteile der Wirtschaftsüberschüsse. Mit anderen Worten: die Volkswirtschaft jenes Staates, der seine Bevölkerung nicht untergebracht hat, darf ihre Wirtschaftsüberschüsse nicht kurzerhand und restlos auf den Geldmarkt leiten, wo ihre Verwendung dem freien Ermessen überlassen bleibt.

Die Forderung, die die Theorie des Städtebau- und Wohnungswesens hier an die Kulturzielen dienende Wirtschaft stellt, ist — in Parallele zu dem hinsichtlich des Bodens entwickelten — die nach einem „Widmungszwang des Kapitals“.

Der Vorgang, gewisse Anteile der Kapitalsanlagen obligatorisch dem Wohnungswesen zuzuführen, hätte nichts mit einer Sozialisierung des Wohnungswesens, nichts mit Beschlagnahme flüssigen Kapitals und nichts mit Zwangsbewirtschaftung irgendwelcher Art zu tun —

*) Siehe Deutsche Bauzeitung vom 8. Okt. 1927, Stadt und Siedlung, Seite 154, Bericht über Seminar Wien.

es wäre ein Zwang ausschließlich der Widmung des Kapitals. Allerdings muß dieser Zwang, wenn in die herrschende Wirtschaftsordnung auch nicht verschleiert eingegriffen werden soll, von Maßnahmen begleitet sein, die dem an das Wohnbauwesen abgeleiteten Kapital die übliche Verzinsung sichern. Die Art und Weise, wie dieses Kapital zu erfassen wäre, ist eine finanztechnische Frage, deren Lösung z. B. im Wege der Emissionspolitik gesucht werden könnte. Wesentlich ist dabei der Grundsatz, daß nicht etwa mit knappem Ertrag oder sogar schon passiv arbeitenden Betrieben mitten im Arbeitsprozesse flüssige Mittel

VERMISCHTES

Internationaler Städtebau- und Wohnungs-Kongreß 1928. Die Tagung wird, wie schon in Nr. 1 mitgeteilt, in den Tagen vom 2. bis 8. Juli d. J. zu Paris in der Sorbonne stattfinden. Nach der vorläufigen Ankündigung ist folgende Tagesordnung in Aussicht genommen. Im Städtebau: Bebauungsdichte, Freiflächen, Landesplanung, Verkehrswesen, Ausführungsschwierigkeiten und deren Abhilfe. Im Wohnungswesen: Die wechselnden Baukosten und deren Stabilisierung, Wirtschaftlichkeit. Öffentliche Geldmittel. Ländliches Bauwesen für Industrie und Landwirtschaft. Saisonwohnungen. Armenwohnungen. Es soll mit dem Kongreß eine Ausstellung für Stadtbau, Wohnungswesen und Volkswohlfahrt unter Leitung des früheren Ministers Paul Strauß verbunden werden; ferner sind Ausflüge und Besichtigungen in der Stadt Paris und ihrer Umgebung in Aussicht genommen. Die Führung des Kongresses liegt in den Händen des Vorsitzenden des Internationalen Verbandes Ebenezer Howard in London, des Vorsitzenden vom Verbandsrate Henri Sellier und des Pariser Stadtarchitekten Louis Bonnier.

Die förmliche Einladung von Seiten des Internationalen Verbandsvorstandes in London und des Kongreßbüros in Paris ist inzwischen an die Verbandsmitglieder versandt worden. Hiernach ist für die oben genannten Beratungsgegenstände eine große Zahl von Vorberichten übernommen worden, und zwar für: Hausbaukosten 15, darunter einer aus Deutschland von E. May (Frankfurt a. M.); ländliches Wohnwesen 11, darunter ein deutscher von Staatssekr. Krüger (Berlin); Armenwohnungen 10 (einer von F. Paulsen, Berlin); Gesetzgebung 8 (einer von St. Prager, Düsseldorf); Bebauungsdichte und Freiflächen 7 (darunter einer von W. Köppen, Berlin).

Die Verhandlungen werden an den Tagen vom 2. bis 5. Juli in der Sorbonne stattfinden. Der Präsident der französischen Republik hat seine Teilnahme an der Eröffnungsfeier zugesagt. Am 6., 7. und 8. Juli sollen in Paris und Umgebung die Neusiedlungen von Enghien, St. Cloud, St. Germain und Versailles besichtigt werden, während vom 9. bis 11. Juli eine Autofahrt nach den Königsschlössern und Städten an der Loire geplant ist.

Von Kongreßteilnehmern, die nicht Mitglieder des Internationalen Verbandes sind, wird ein Beitrag von einem englischen Pfund (1 £ = rd. 20,50 M. = 124 franz. Franken), für begleitende Damen die Hälfte, erhoben: einzusenden an „M. H. Chapman, Organisationssekretär des Internationalen Verbandes für Wohnungswesen und Städtebau in Paris III, Rue de Sévigné No. 29“. Die ungefähren Kosten für die Fahrten und Besichtigungen an jedem der Tage vom 6. bis 8. Juli werden auf rund 90 Franken, für die Reise nach der Loire vom 9. bis 11. Juli auf im ganzen rd. 775 Franken angegeben, beides einschließlich Verpflegung. Gegen Vorzeigung der Teilnehmerkarte werden die zuständigen Konsulate das französische Paßvisum unentgeltlich erteilen. — J. St.

Hafenbautechnische Gesellschaft, Hamburg. Die diesjährige 10. ordentliche Hauptversammlung findet anschließend an den Himmelfahrtstag (17. Mai) am 18. Mai in Kiel und am 19. Mai in Flensburg statt. Die vorläufige Tagungsordnung sieht vor: Donnerstag, den 17. Mai: Begrüßungsabend in der Bellevue, Kiel, Freitag, den 18. Mai: Geschäftliche Sitzung und Hauptversammlung in der Universität Kiel. Vorträge: 1. Prof.

entzogen werden, sondern daß das Kapital dort erfaßt werde, wo es im Begriff steht, neue Anlagen zu suchen.

Zur Läuterung der Handlungen und Leistungen bedarf es auf allen Gebieten der berufenen Führer, zur Versorgung des Volkes mit Wohnungen und Heimstätten auch unserer aktiven Mitarbeit an der Organisation der Volkswirtschaft und der Rechtsordnung. Und diese unsere Mitarbeit fordert heute vor allem eine Übertragung der Großzügigkeit unserer Stadtbauplanungen auf die Systeme der Urbarmachung des Bodens und der Indienststellung des Kapitals. —

Dr. Sven Helander der Universität Kiel: „Die weltwirtschaftliche Bedeutung des Kaiser-Wilhelm-Kanals“. 2. Stadtoberbaurat Kruse, Kiel: „Der Ausbau des Kieler Hafens“. 3. Dir. O. Cornehl, Hamburg: „Dockanlagen und Aufschleppen in Häfen“. Nachmittags: Wahlweise Besichtigungen — Kieler Hafen, Schleusen Holtenau, Kieler Werften und industrielle Anlagen. Abends: Gemeinschaftliches Abendessen. Sonnabend, den 19. Mai: Dampferfahrt von Kiel nach Flensburg. Hafen- und Stadtbesichtigung. Bierabend im Ostseebad-Restaurant. Auskunft durch den Ortsausschuß der Kiel-Flensburger Hauptversammlung, Stadtoberbaurat Kruse, Kiel, Rathaus, und Stadtbaurat Hitzer, Flensburg, Rathaus, sowie durch die Geschäftsstelle der Hafenbautechnischen Gesellschaft, Hamburg 8, Dalmannstr. 1. —

Der Ausbau des deutschen Straßennetzes. Da die für den Ausbau des deutschen Straßennetzes zur Verfügung stehenden Mittel bei weitem nicht ausreichen, um das Netz der deutschen Hauptverkehrsstraßen entsprechend den augenblicklichen Verkehrsanforderungen wieder instand zu setzen, ist bei der Inangriffnahme dieser schwierigen Aufgabe ein planvolles Vorgehen geboten. Die Studiengesellschaft für Automobilstraßenbau hat diese Notwendigkeit von vornherein erkannt und ihren ersten Vorschlagsplan zum Ausbau eines Netzes der deutschen Fernstraßen in einer Gesamtlänge von 15 000 km bereits im Frühjahr des Jahres 1926 zur öffentlichen Erörterung gestellt. Die zu diesem Vorentwurf von allen Seiten der am Zustand der deutschen Straßen interessierten Kreise eingegangenen Äußerungen, Anträge und Wünsche wurden inzwischen einer intensiven weiteren Bearbeitung unterzogen. So entstanden die jetzt fertig vorliegenden Karten eines deutschen Hauptverkehrsnetzes, die einmal ein Blatt der deutschen Fernstraßen in einer Gesamtlänge von 22 500 km im Maßstab 1 : 1 000 000 und dann eine Karte der deutschen Fernstraßen und der Hauptverkehrsstraßen 1. Ordnung umfassen. Die letztere Karte im Maßstab 1 : 500 000 mußte aus technischen Gründen für das Gebiet des gesamten Deutschen Reiches in 46 Einzelblätter aufgeteilt werden. Eine entsprechende Blatteinteilung ist in dem Übersichtsplan der deutschen Fernstraßen Maßstab 1 : 1 000 000 eingetragen. Wie bereits erwähnt, sind die Karten fertiggestellt und können zum Betrage von 2 M. je Blatt durch die Studiengesellschaft für Automobilstraßenbau, Charlottenburg, Knesbeckstraße 30, bezogen werden. Da es sich nicht um den derzeitigen Zustand der deutschen Straßen, sondern vielmehr um ein Ausbauprojekt auf eine Reihe von Jahren, d. h. um einen in Zukunft zu erwartenden Ausbauzustand des deutschen Straßennetzes handelt, werden die Karten dem öffentlichen Buchhandel nicht zugänglich gemacht. Der Vertrieb erfolgt, um Mißverständnissen vorzubeugen, ausschließlich durch die Studiengesellschaft.

Auch das Reichsverkehrsministerium plant in Zusammenarbeit mit den Länderregierungen die Aufstellung eines Netzes der deutschen Hauptstraßenzüge. Da in der fertiggestellten Arbeit der Studiengesellschaft durch Berücksichtigung der Wünsche aller beteiligten Kreise bereits eine große Zahl von Fragen beantwortet ist, steht zu erwarten, daß diese Karte bei der Beratung des Gegenstandes durch das Reich und die Länder übernommen werden, jedenfalls aber bei der Erörterung der Einzelfragen eine bedeutende Rolle spielen wird. —

Inhalt: Städtebauliches aus Glogau — Erweiterung der Stadtkreise Frankfurt a. M. und Wiesbaden — Kultur, Wirtschaft und Städtebau — Vermischtes —