

STADT UND SIEDLUNG

BEBAUUNGSPLAN · VERKEHRSWESEN
VERSORGUNGS-ANLAGEN

NR.

6 BERLIN
JUNI

1928

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

DER HAAG ALS WOHNSTADT

Von Dr. J. Stübben, Münster i. W.

Mit 16 Abbildungen

Das Stadterweiterungs- und Volkswohnungsamt der holländischen Hauptstadt hat kürzlich unter dem Titel „'s Gravenhage als Woonstad“ ein mit 85 Abbildungen ausgestattetes Werk herausgegeben, das über die jüngste Entwicklung der neuen Ortsteile ein ungewöhnlich fesselndes Licht verbreitet. Nach einer geschichtlichen Einleitung über den Werdegang der Stadt wird berichtet, daß die Bewohnerzahl seit Beginn dieses Jahrhunderts von rd. 206 000 auf rd. 408 000 gestiegen ist und daß besonders in den letzten 10 Jahren, also seit 1917, ein sehr starker Bevölkerungszuwachs zu verzeichnen ist, der jährlich zwischen 18 und 51 v. T. betrug. Schon im Jahre 1907 war H. P. Berlage mit dem Entwurf eines Stadtbauplans¹⁾ betraut worden, dessen Anpassung, Änderung, Erweiterung und Ausführung gemäß den hervortretenden Bedürfnissen seit 1918 dem damals neugegründeten, unter P. Bakker Schut's sachkundiger Leitung stehenden Stadterweiterungs- und Wohnungsamte (Dienst der Stadsontwikkeling en Volkshuisvesting) oblag und obliegt. Auch die städtische Grundstücksverwaltung (het gemeentelijk grondbedrijf) ist diesem Amte anvertraut, womit namentlich die Schaffung ausgedehnter neuer Parkanlagen und sonstiger Freiflächen verbunden war. Der Entwicklung und dem Leben der Stadt kommen besonders zugute ihre anziehende Umgebung und der verhältnismäßig hohe Wohlstand der Bewohner sowie die Nähe des Meeres, der Universität Leiden und der

Technischen Hochschule zu Delft. Dem amtlichen Werk sind, unter Beifügung einer Übersichtsskizze (Abb. 2, S. 82) und z. T. ergänzt durch eigene Beobachtungen²⁾, die folgenden Mitteilungen entnommen.

Im Nordwesten der Stadt beginnend, wo am Fuße und auf den Ausläufern der „Westduinen“ eine sehr anziehende Wohnlage gegeben ist, finden wir zunächst, getrennt von Scheveningschen Hafenanlagen durch den sogenannten Afvoerkanaal (der zur Frischhaltung der Stadtgrachten dient), eine in der Entwicklung begriffene Siedlung, die den Namen „Duindorp“ führt. Ihr Wachstum über die auf der Übersichtsskizze angegebenen Grenzen hinaus wird dadurch verhindert, daß nach Südwesten und Südosten bepflanzte Dauerdünen angrenzen. Der anfangs von Gemeinde wegen betriebenen Bebauung ist allmählich der Privatbau gefolgt. Die Bauweise trägt, da alle Pläne unterschiedlos von demselben Büro gefertigt wurden, einen stark „einheitlichen“ Charakter. Das Wort „einheitlich“ ist auch in unserer Quelle, wohl zum Zeichen der Herkunft aus dem deutschen Schrifttum, in Anführungszeichen gesetzt (vgl. Abb. 1, unten). Die Einheitlichkeit ist indes dadurch beeinträchtigt, daß neben dem Afvoerkanaal drei Baublöcke mit Binnenhöfen angeordnet wurden, die von Einfamilienhäuschen mit roten Pfannendächern umgeben sind, während der übrige Teil der Siedlung im wesentlichen aus Stockwerkskleinwohnungen in zwei Geschossen mit Flachdächern besteht.

1) Stübben, Städtebau, dritte Auflage, 1924, S. 569.

2) D. Bztg. 1927, S. 655.

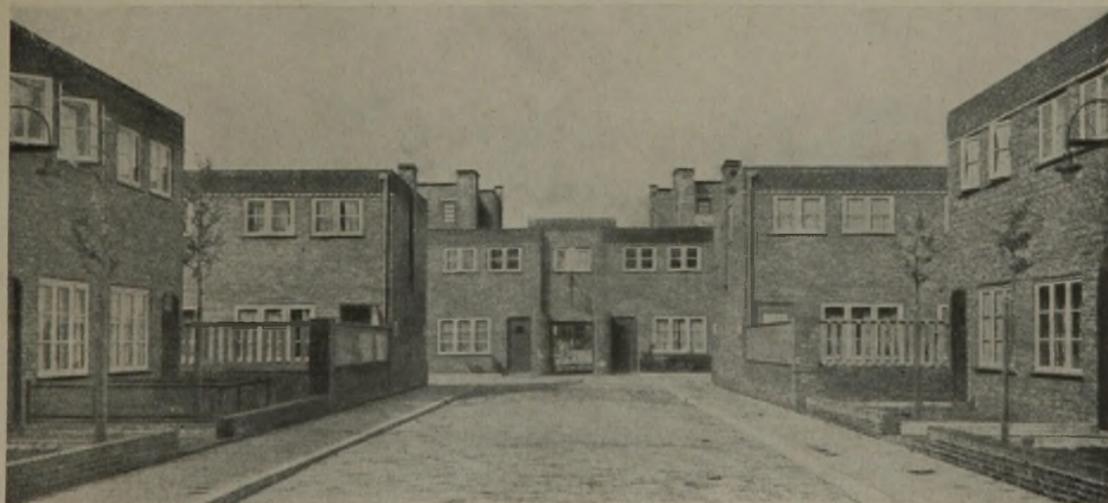
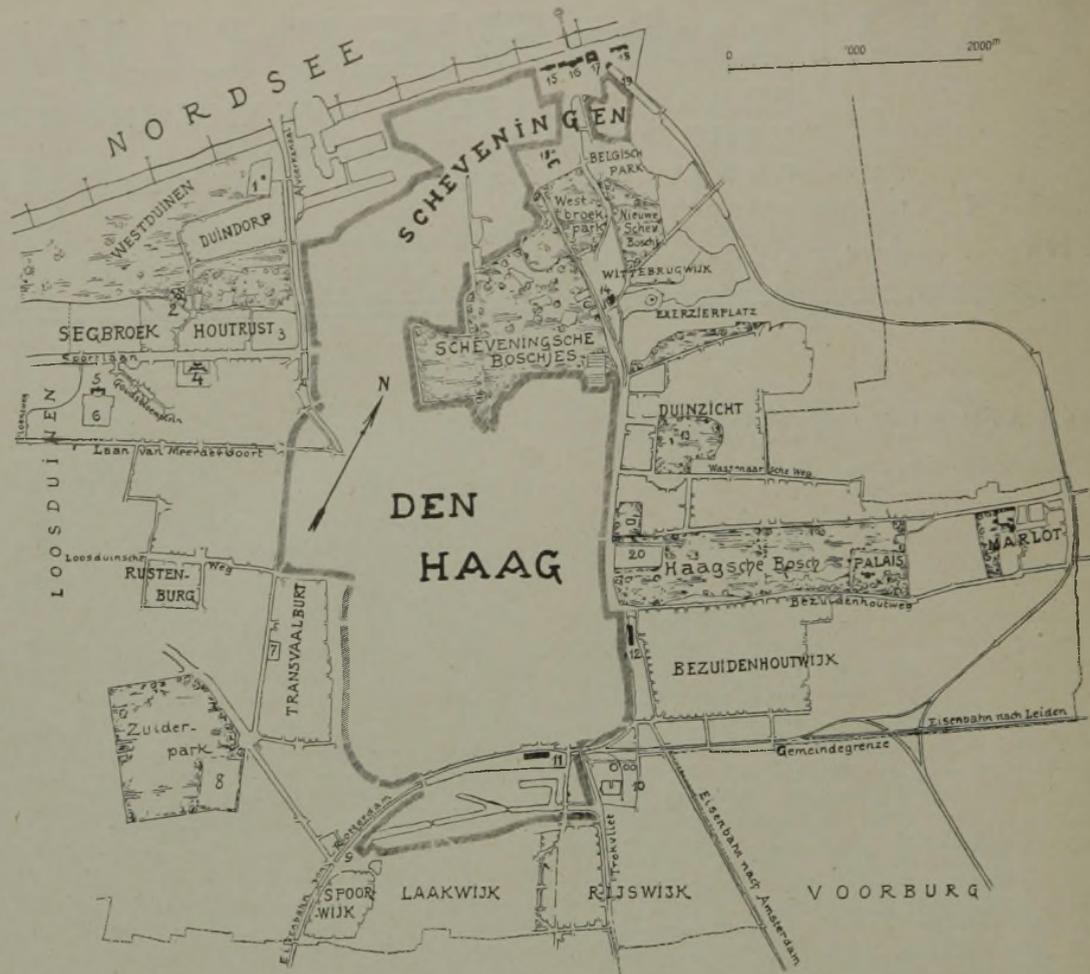


ABB. 1

STRASSENBILD IN DUINDORP. Arch. W. Greve und A. Pet

Alle Abbildungen sind aus der Denkschrift des Amtes für Stadterweiterungs- und Volkswohnungswesen



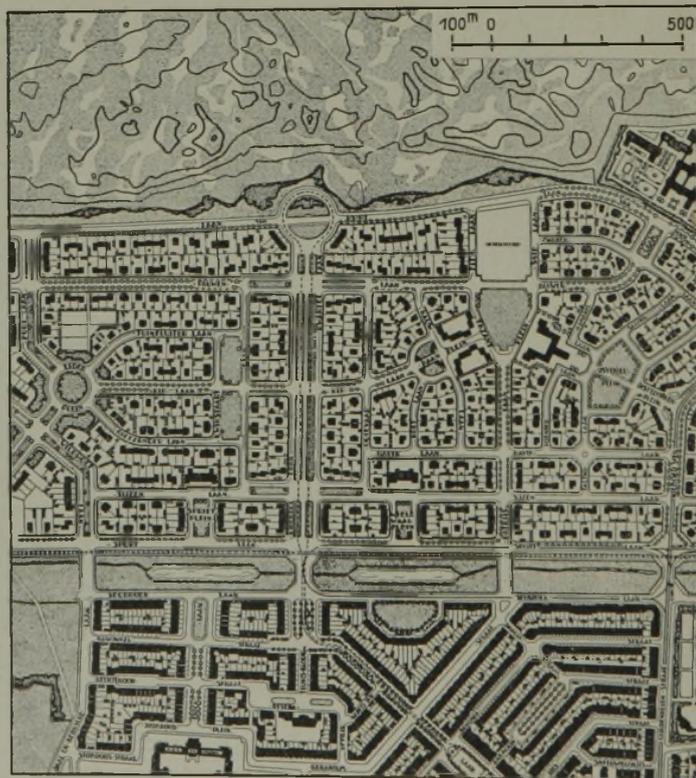
ÜBERSICHTSSKIZZE 1 : 60000

ABB. 2

Erläuterungen:
 1. Drahtlose Telegraphenstation
 2. Kindergenesungsheim
 3., 6., 7., 8., 9., 20. Sportplätze
 4. Rotes Kreuz-Krankenhaus

5. Lyzeum
 10. Gasanstalt
 11., 12., 19. Bahnhöfe
 13. Besetzung Oostduin mit Park
 14. Hotel Wittebrög

15. Grand-Hotel
 16. Kurhaus
 17. Palace Hotel
 18. Hotel d'Orange
 18a. Lyzeum



PLAN DER SIEDLUNG
 SEGBROEK

ABB. 3
 1 : 20000

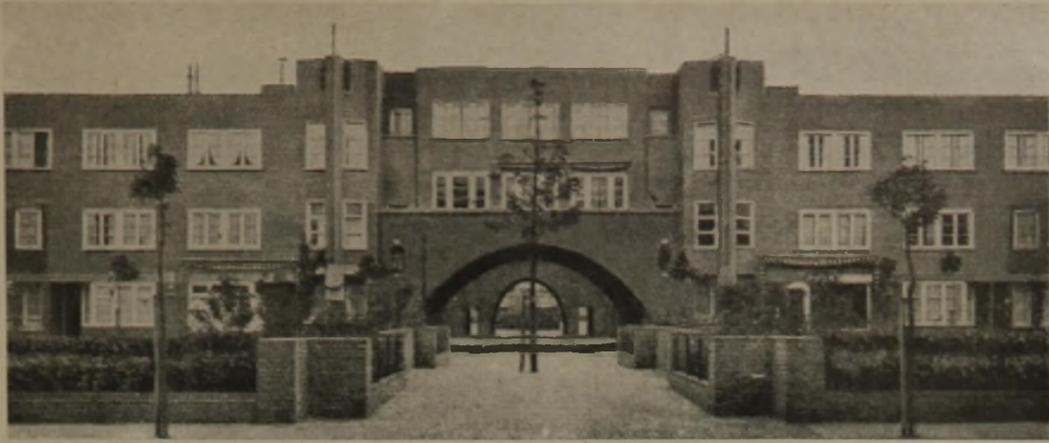


ABB. 4

HÄUSERGRUPPE MIT DURCHGANG AM GOUDSBLOEMPLEIN. Arch. Luthman, Herman u. v. d. Weele



ABB. 5

HÄUSERREIHE AM GOUDSBLOEMPLEIN. Arch. H. W. Cramer

Südlich von dem an die Arbeitersiedlung Duindorp angrenzenden Dünenpark liegen die gartenstadtähnlichen Stadtteile Houtrust und Segbroek, vorwiegend aus bescheidenen Landhäusern für den Mittelstand bestehend, deren Baukosten zwischen 14 000 und 50 000 M. wechseln. Nur 22 v. H. des Bodens darf bebaut und — was zur Erhaltung des Garteneindrucks nach amerikanischem Vorbild besonders wichtig ist — die Gärten dürfen unter sich und von der Straße nur durch lebende Hecken geschieden werden. Ladenhäuser sind an einzelnen bestimmten Stellen zugelassen, Mietgaragen überhaupt nicht. Houtrust ist nahezu fertig angebaut, in Segbroek (Abb. 5, S. 82) ist die Bebauung in Angriff genommen. Öffentliche Gebäude sind eine Kirche, mehrere Schulen und am Dünenfluß ein Kindergenesungsheim. Die Baugrundstücke sind Eigentum der Gemeinde und werden unter entsprechender Auswahl der Bewerber im Erbbaurecht vergeben; die jährliche Pacht beträgt, mit Einschluß der Straßenkosten, 1,50 bis 2,10 M.^{qm}.

Der in Ausführung begriffene Stadtteil südlich von der „Sportlaan“ zwischen dieser und der „Laan van Meerdervoort“ (Abb. 2) weist geschlossene Bauweise auf, teils aus Einfamilienhäusern, teils aus Stockwerksgebäuden mit einer unteren und einer oberen Wohnung bestehend. Die Bebauung

schreitet rüstig fort, so daß das westliche Ende, der Ploensweg, in Bälde erreicht sein wird. Der Stadtteil enthält außer einigen anderen öffentlichen Bauten das Rote Kreuz-Krankenhaus (Arch. Eduard Cuypers†) und ein neues Lyzeum sowie als Kraftleistung die Straße „Goudsbloemplein“, die auf Grund eines gemeindlichen Preisausschreibens einheitlich bebaut worden ist (vgl. Abb. 4 u. 5, oben). Auch in der Umgebung des Lyzeums (Abb. 6, S. 84) und des anstoßenden Sportplatzes geschieht der Anbau einheitlich nach einem vom Stadterweiterungsamt aufgestellten Entwurf.

Südöstlich von der Laan van Meerdervoort endigt die in Ausführung begriffene Bebauung (siehe Abb. 12 und 13, S. 87) vorläufig an der vormaligen Grenze der inzwischen einverleibten Gemeinde Loosduinen; die weitere Besiedlung scheint aber bevorzuzustehen. Für ein umfangreiches Gelände westwärts ist deshalb der Erweiterungsplan „s Gravenhage-West“ festgestellt worden, der bedeutende Grünanlagen enthält und 70 000 neuen Bewohnern Wohnraum darbieten soll; in unserer Quelle ist leider eine Abbildung dieses Planes nicht mitgeteilt.

Den Loosduinenschen Weg kreuzend, betreten wir nunmehr den in den letzten zwanzig Jahren entstandenen, noch im Bau begriffenen Arbeiter-Stadtteil „Transvaalbuurt“, dessen neueste

Wohnungsgruppen in der Nachkriegszeit von Baugenossenschaften mit Staats- und Gemeindegeldern errichtet wurden. Ein Hauptgebäude ist hier die vom Arch. G. van Hoogevest entworfene Julianakirche (Abb. 9, S. 86). Durch ein unbebautes Gelände vorläufig abgetrennt, folgt westlich die kleine Siedlung „Rustenburg“, eine reine Privatunternehmung, an den breiten Straßen Stockwerkwohnungen, an den schmaleren Wegen Einfamilienhäuser für den bescheidenen Mittelstand und gutgestellte Arbeiter enthaltend. Von hier erblickt man den in Ausführung be-

stehend aus annähernd 2000 Kleinwohnungen, hauptsächlich für Arbeiter, in Ein- und Zweifamilienhäusern. Alle Gebäude, mit Ausnahme einiger Geschäftshäuser am Mittelplatz, wurden von der Gemeinde nach einheitlichem Entwurf erbaut (vgl. Abb. 11, S. 86). Östlich von dieser Siedlung breitet sich an der südlichen Gemeindegrenze ein etwa 100 ha großes Weideland aus, für dessen Bebauung unter dem Namen „L a a k w i j k“ (ein sehr anziehender, regelmäßiger Entwurf³⁾) festgesetzt ist, dessen Ausführung bevorsteht (Abb. 8, S. 85). Es folgt ein Rijswijk'scher Stadtteil, in



STÄDT. LYZEUM AM STOCKROOSPLEIN (SPORTLAAN). Arch. D. C. van der Zwart

ABB. 6

griffenen „Zuiderpark“. Die Gemeinde hat die erforderliche, 102 ha große Grundfläche durch Enteignung erworben, einen Sportplatz und ein Schwimmbad bereits fertiggestellt und die Parkpflanzungen in Angriff genommen. Dieser Südpark, der „het Haagsche Bosch“ (siehe Abb. 2) an Umfang übertrifft, wird als die Haupterholungsstätte der südlichen Neustadt betrachtet. Selbstredend besteht auch für die Grundstücke beiderseits von dieser Parkanlage von Rustenburg bis zum Rotterdamer Bahndamm ein fester Bebauungsplan, von welchem in der Übersichtsskizze Abb. 2 leider nur die große, von Loosduinen kommende Verkehrsstraße angegeben werden konnte.

Eine Unterführung im Bahndamm führt uns in das neue Wohnviertel „Sporwijk“, be-

dem achthundert Wohnungen größtenteils in dreigeschossigen Häusern von Gemeinde wegen erbaut worden sind. Der Polder jenseits der Gracht, Trekvliet genannt und bereits die Gasanstalt enthaltend, ist für Industriewerke mit Eisenbahn- und Wasseranschlüssen bestimmt.

Das Gelände der Gemeinde Voorburg überspringend, gelangen wir dann in den bis jetzt noch schwach besiedelten Stadtteil „Bezuidenhoutwijk“ mit einer gemischten Bevölkerung und Bebauung, vorwiegend aus herrschaftlichen Wohnungen, stellenweise aber auch aus Arbeiter- und im östlichsten Abschnitt Stockwerkwohnungen für den Mittelstand bestehend. Es scheint, daß den Baulustigen der Sandgrund in der Nähe der Dünen

³⁾ Siehe Stubben. Der Städtebau, III. Auflage, S. 568.

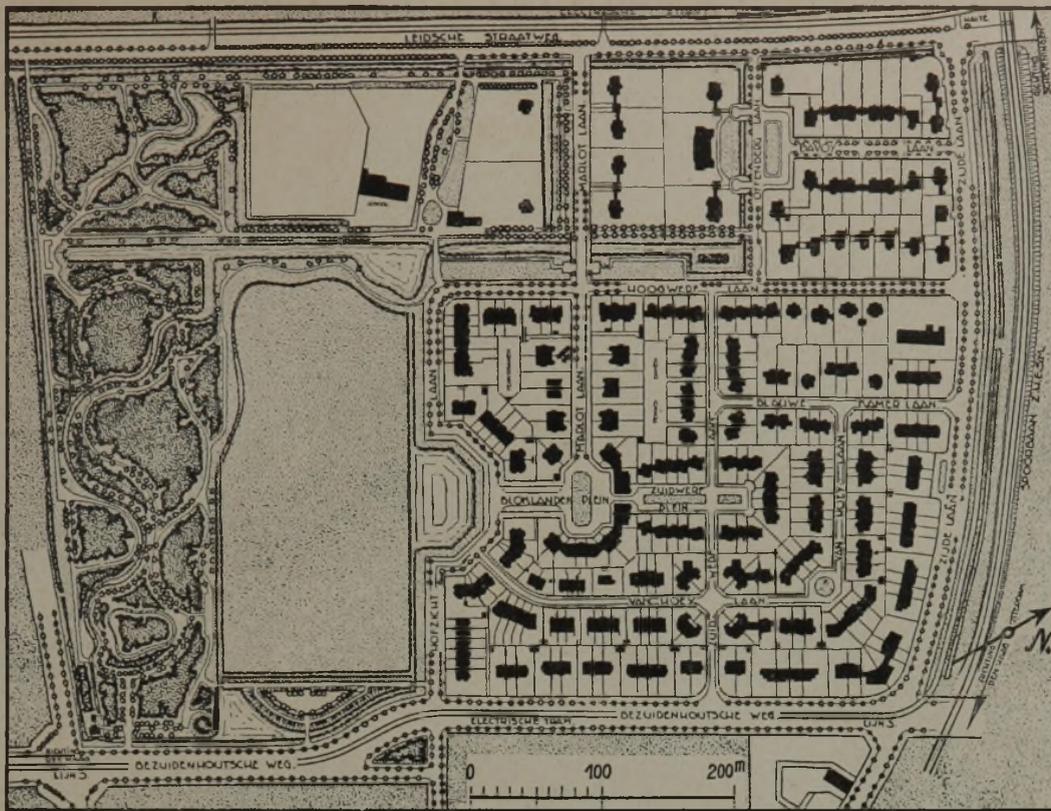


ABB. 7

PLAN DER SIEDLUNG „VILLAPARK MARLOT“. rd. 1 : 6000

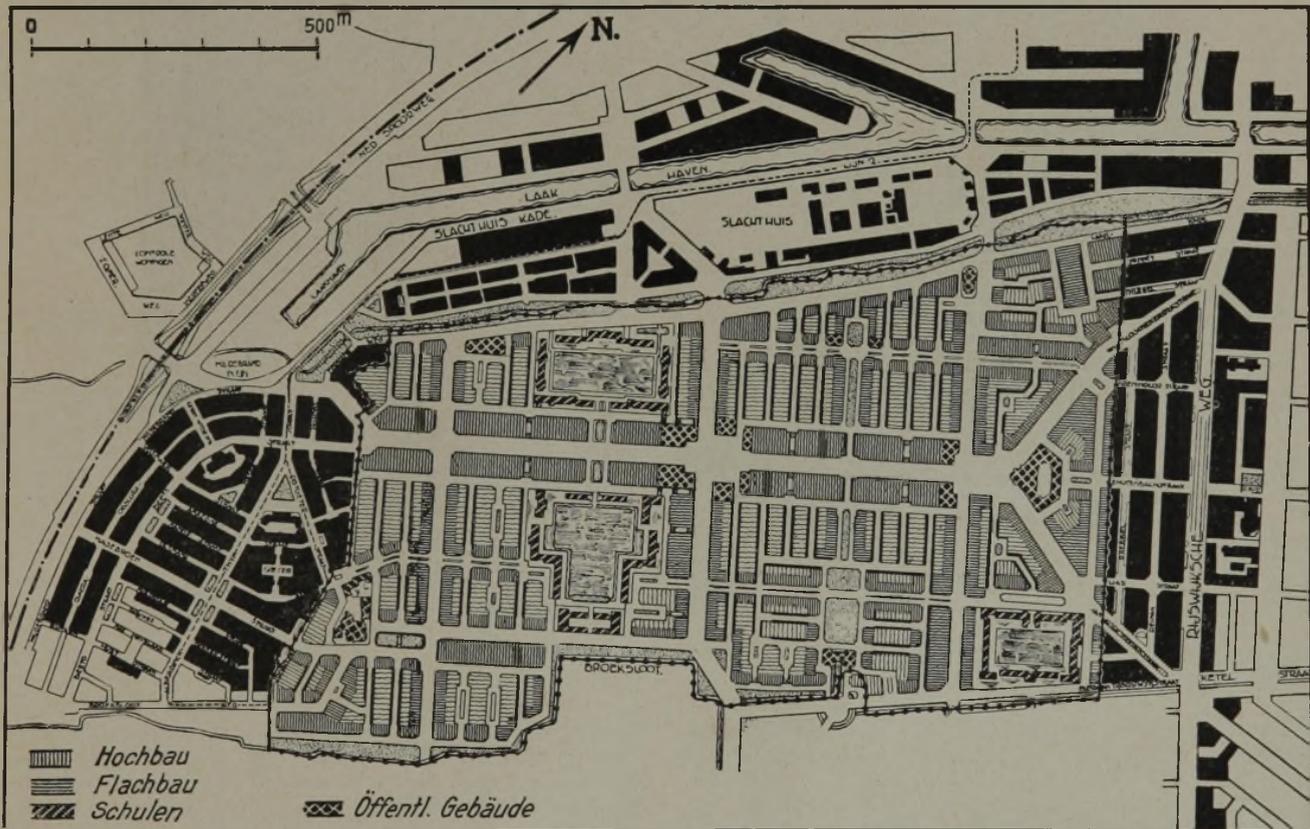


ABB. 8

PLAN DES STADTTEILES LAAKWIJK. rd. 1 : 8000

mehr zusagt als der Veenboden landeinwärts. Einen Gegensatz bildet indes die anderthalb Kilometer weiter östlich gelegene, schnell wachsende Siedlung, „Villapark Marlot“ genannt, die man in Verfolgung des Bezuidenhoutweges jenseits des im Haag'sche Bosch sich erhebenden „Paleis“ der Königin erreicht. Die genannte Siedlung

wurde angelegt auf dem Gelände einer von der Gemeinde angekauften früheren Privatbesitzung. Das Bauland mißt rd. 24 ha; zu ihm gehören nach der Stadt hin eine Weidefläche von 4 und ein Wandelpark von 9 ha Größe. Das ehemalige Herrenhaus ist in eine Schule umgewandelt worden. Die Bebauung besteht aus Landhäusern,



ABB. 7. JULIANAKIRCHE IM TRANSVAALBUURT
Arch. G. van Hoogevest



KIRCHE A. D. WENKENBACH. ABB. 10
Arch. J. Stuyt



GEMEINDEWOHNUNGEN IN SPOORWIJK

ABB. 11

deren Entwürfe von besonderen, seitens der Verwaltung beauftragten Architekten entworfen wurden (Abb. 7, S. 85).

An der Nordseite „des Haag'schen Bosch“ entwickelt sich vorwiegend eine halboffene Bebauung mit Gruppen von Landhäusern; in der Nähe der Stadt sind jedoch größere Stockwerkhäuser und Bürogebäude errichtet, wovon die Abb. 14, S. 88, ein Beispiel vorführen möge. Eine breite Querstraße führt in den geräumigen Stadtteil „Duinzicht“, wo vorwiegend herrschaftliche Wohnhäuser erbaut oder in Ausführung begriffen sind (Abb. 16, S. 88). Eine Kirche daselbst stellt unsere Abb. 15, S. 88, dar. Weiter nordwärts gelangen wir nach Scheveningen, wo beim „Hôtel Wittebrug“,

neben dem neuen Westbroekpark, beim „Oranje-Hôtel“ und beim „Grand Hôtel“ Landhausbezirke entstanden und in der Entwicklung begriffen sind. Besonders sei hingewiesen auf die mit dem Namen „Belgisch Park“ bezeichnete Siedlung, ein Name, der nicht mit dem deutschen Parkbegriff übereinstimmt, sondern hier nach niederländischem Sprachgebrauch eine Siedlung in grünen Gärten bedeutet: sie hat im vorliegenden Falle die bevorzugte Lage zwischen zwei wirklichen Parkanlagen, dem vorgenannten Westbroekpark und dem „Nieuwe Scheveningsdie Boschjes“. — So sind das weltbekannte Nordseebad Scheveningen und der Haag zu einer mit vielem Grün durchsetzten Großstadt zusammengewachsen. Bevor wir übrigens diese



ABB. 12

HÄUSERBLOCK AN DER LAAN VAN MEERDERVOORT. Arch. D. Roosenburg

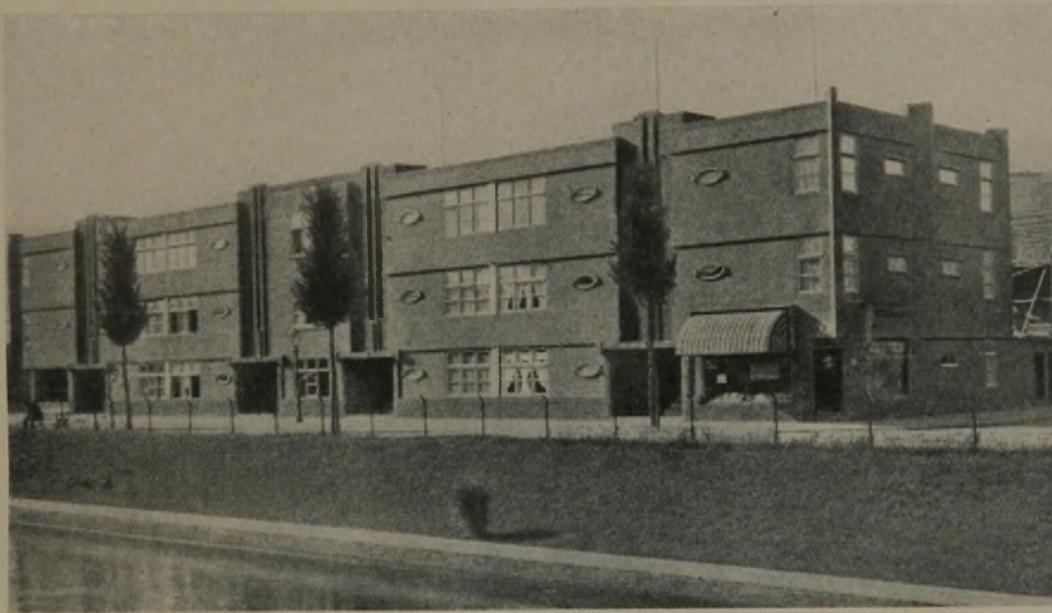


ABB. 13

HÄUSER AN DER VALKENBOSCHKADE. Arch. B. Fels

Betrachtung der die eigentliche Stadt umgebenden neuen Wohnsiedlungen verlassen, sei neben dem Vorstände des Stadterweiterungs- und Wohnungsamtes, Ingenieur P. Bakker-Schut, zweier tüchtiger Mitarbeiter gedacht, des Ing. E. Suyren und des Reg.-Bmstrs. W. Schürmann, jetzt Düsseldorf.

Aus der demselben Amte unterstehenden städtischen Bodenverwaltung mögen folgende Daten bemerkenswert sein. Der gemeindliche Grundbesitz betrug anfangs 1927 rd. 1125 ha mit einem Buchwerte von stark 97 Mill. M. (Einbegriffen sind die bereits abgegebenen Grundstücke von 241 ha mit einer Summe von rd. 65 Mill. M.) Auf dem gesamten Besitz ruht eine Schuld von annähernd 70 Mill. M. Die Abgabe des Bodens erfolgt, abgesehen für den Bau von Kirchen und für ähnliche öffentliche Zwecke, durchweg in Form der Erbpacht für einen Zeitraum von ungefähr 75 Jahren. Der Ablauf der Erbpachtverträge wird so geregelt, daß die Grundstücke in der gleichen Umgebung zu derselben Zeit frei werden. Von 1912 bis 1926 wurden abgegeben rd. 191 ha gegen eine jährliche Pachtsumme von annähernd 3,4 Millionen Mark. Im allgemeinen wird der Pachtpreis als sehr mäßig bezeichnet; nur an Hauptverkehrsstraßen und Plätzen wird in jüngster Zeit für günstige Lagen ein Preis gefordert, der dem allgemeinen Handelswert entspricht.

Wollte man zum Schluß versuchen, über die Haager Stadterweiterungstätigkeit ein allgemeines Urteil zu fällen, so könnte man vielleicht wünschen, daß die neuen Außenteile einerseits mehr voneinander geschieden wären und andererseits eine bessere Verkehrsverbindung hätten, wie sie ja durch die geplante große Straße am Zuiderpark angestrebt wird. Auch könnte man bedauern, daß von dem amerikanischen System der grünen Verbindung der öffentlichen Parkanlagen untereinander wenig Gebrauch gemacht ist, daß ferner grüne Fußwege (parkways), die zusammenhängend die Baublöcke durchschneiden, nicht angelegt sind.

Ein Bedürfnis nach der Anlage von selbständigen Kraftwagenstraßen scheint bisher nicht hervorgetreten zu sein. Aber ein Urteil über diese Fragen mit Bestimmtheit auszusprechen, würde eine weit innigere Kenntnis der örtlichen Verhältnisse bedingen, als sie dem Verfasser dieser Zeilen zur Verfügung steht.

Außer Zweifel steht jedoch nach Ansicht des Verfassers, daß der Haager Dienst der Stadsontwikkeling en Volkshuisvesting unter Bakker-Schut's Leitung während der letzten zehn Jahre eine Tätigkeit entfaltet hat, die unsere vollste Anerkennung verdient und auch für manche deutsche Verhältnisse vorbildlich sein kann. —



ABB. 14. BÜROGEBÄUDE „PETROLEA“
Arch. De Roos v. Overeynder



KIRCHE A. WASSENAARSCHEWEG. ABB. 15
Arch. A. J. Kropholler

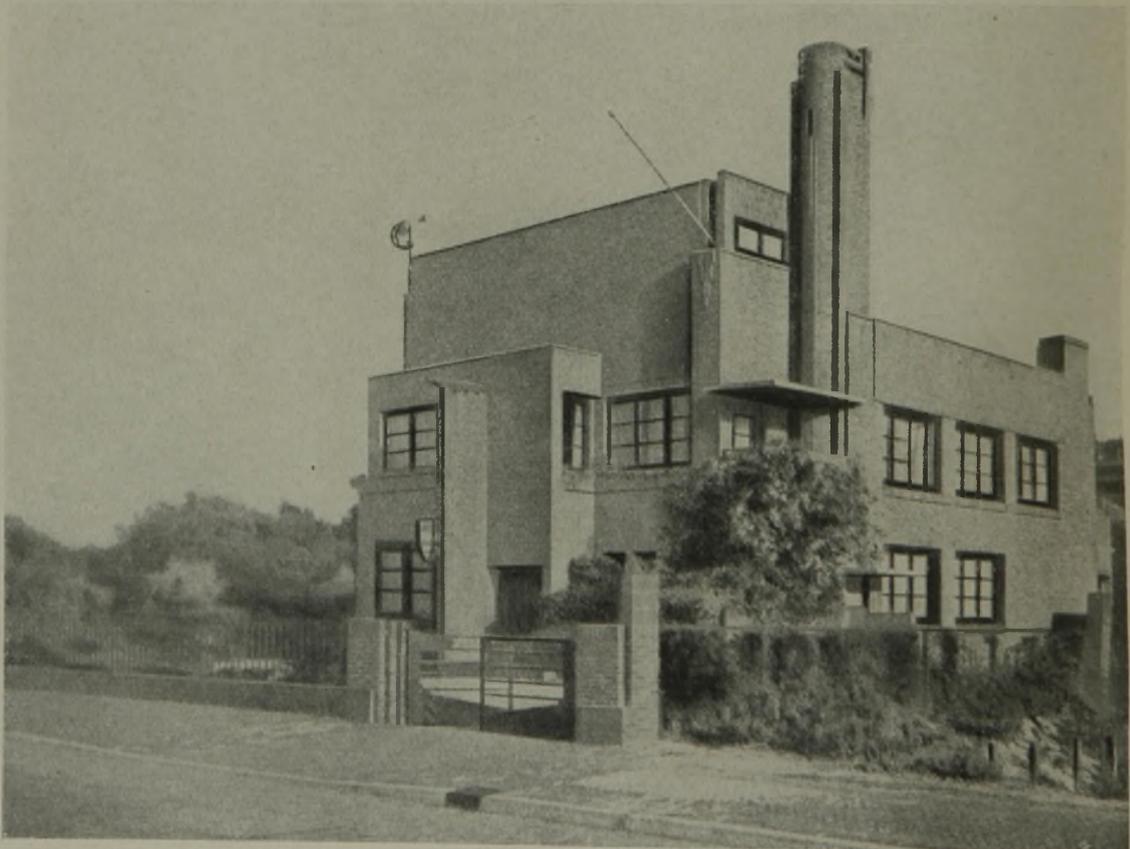


ABB. 16

LANDHAUS AM GOGELWEG. Arch. Dudok

Der Haag als Wohnstadt

schließende Grundstück B dem Staat gehört, läßt sich die Regulierung auf der westlichen Seite des Straßenzuges nunmehr fast ganz durchführen.

Es ist viel darüber debattiert worden, ob man bei der Umformung der Straße nicht zum Ziel kommen könnte, wenn man nur eine Seite anschnitte. Schließlich überzeugte man sich, daß dies unmöglich sei, da die Einmündung der stumpfwinkligen Biegung des Straßenzuges in den Gänsemarkt nur durch die Regulierung der inneren Seite dieses Winkels bei D befriedigend gelöst werden kann, während die Verengung am Theater nur auf der entgegengesetzten Seite lösbar ist. Vom Finanzdeputationsgebäude, das der öffentlichen Meinung als Hindernis einer glatten Lösung erscheint, weil es infolge der stumpfwinkligen Biegung die Perspektive der Straße abschließt, konnte bei der ganzen Struktur des Zusammenhangs von Gänsemarkt und Dammtorstraße keine entscheidende Lösung ausgehen, sie konnte, wie gesagt, nur auf der Innenseite des stumpfen Winkels gesucht werden.

Die neue Straßenführung, zu der nunmehr der erste praktische Schritt getan wird, ist in Zu-

sammenarbeit des Hochbauwesens (Städtebauabteilung) und des Ingenieurwesens festgestellt worden. Die Straße wird später in der vollen Breite von 52^m weich in den Gänsemarkt übergehen. Die Krümmung, die einen Radius von etwa 55^m hat, ist als günstig zu bezeichnen. Die Verdrückung der Straße nach Westen ist für das Einfädeln des Verkehrs ein Vorteil. Vor dem Finanzdeputationsgebäude erweitert sich die Straße etwas, um eine bessere Einmündung in den Valentinskamp zu gewährleisten.

Mit der Regulierung dieses Tores wird ein schwieriger Punkt der gegenwärtigen Verkehrsverengung am Eingang zur City beseitigt werden. Man muß aber bei dieser Gelegenheit hervorheben, daß es natürlich nicht das einzige Mittel zur Verkehrsverbesserung des Dammtores bleiben darf. Hand in Hand mit dieser Ausweitung müssen Entlastungen gehen, die den Strom des Verkehrs planmäßig ablenken. Das wird nur durch die Regulierung anderer Tore geschehen können. Davon soll hier aber heute nicht die Rede sein, diese Fragen bleiben späterer Erörterung vorbehalten. —

VERMISCHTES

Das deutsche Hauptstraßennetz. In Nr. 4 brachten wir einen Hinweis auf den Ausbau des deutschen Straßennetzes. Die auf S. 91 beigefügte Abbildung veranschaulicht den von der Studiengesellschaft in mehrjähriger Arbeit aufgestellten Vorschlagsplan zum Ausbau eines deutschen Hauptstraßennetzes. Die in der Karte wiedergegebenen Fernstraßenzüge umfassen eine Gesamtlänge von rund 22 500 km. Die Karte ist im Vierfarbendruck im Maßstab 1 : 1 000 000 erschienen und zum Preise von 2 M. je Exemplar durch die Studiengesellschaft für Automobilstraßenbau, Charlottenburg 2, Knesebeckstraße 50, zu beziehen.

Neben dieser Karte der deutschen Fernstraßen hat die Studiengesellschaft gleichzeitig ein Netz der deutschen Hauptverkehrsstraßen 1. Ordnung ausgearbeitet und in einer Karte im Maßstab 1 : 500 000 niedergelegt. Bedingt durch den großen Maßstab, wurde die Karte für das gesamte deutsche Reichsgebiet in 46 Einzelblätter aufgeteilt, die ebenfalls zum Preise von 2 M. je Stück von der Studiengesellschaft erhältlich sind.

Die auf der Abbildung ersichtliche Netzeinteilung kennzeichnet die Blatteinteilung der Karte M. 1 : 500 000.

Vom Städtebau in den Vereinigten Staaten. Nach einem Vortrage, den der bekannte amerikanische Städtebauer John Nolen vor einiger Zeit in der National Conference of City Planning gehalten hat, sind die Fortschritte des Städtebaues in den Vereinigten Staaten während der letzten 20 Jahre von außerordentlicher Größe und Bedeutung gewesen. Im Jahre 1907 bestanden dort 135 Städte von mehr als 50 000 Einwohnern; im ganzen betrug ihre Bewohnerzahl rund 19 Millionen. Seit jener Zeit ist die Anzahl solcher Städte auf 248 und ihre Bewohnerzahl auf rund 40 Millionen gestiegen. Von diesen Orten haben 5 mehr als 1 Million, 9 mehr als 500 000, 13 mehr als 250 000, 43 mehr als 100 000 Bewohner. Die beiden Umstände, denen die größte Umwälzung im Verkehr und in der Stadtplanung zuzuschreiben ist, sind der Wolkenkratzerbau und die Einführung des Kraftwagens. Der Bau von Turmhäusern begann in New York im Jahre 1902. Die Zahl der Personautos ist von 1905 bis 1927 von rund 24 500 auf rund 22 Millionen gestiegen; mehr als 8 Millionen entfallen davon auf die Fordsche Fabrikation, die im Jahre 1908 gegründet wurde.

Abgesehen von einem Gesamtenwurf McMillans zu einem Parksystem für Washington, von einem Plane Burnhams für den Wiederaufbau von San Francisco und wenigen Versuchen anderer Art bestand in den Vereinigten Staaten um 1907 noch keine amtliche Stadtplanung, keine Festsetzung städtischer Nutzungszonen, keine Staffelbauordnung*), nur eine verschwindend

kleine städtebauliche Literatur und selbstverständlich kein derartiger Unterricht. Seit jener Zeit sind für 176 Städte von mehr als 25 Millionen Einwohnern grundlegende und ausgedehnte Stadt-, Stadterweiterungs- und Überland-Pläne aufgestellt worden. Ruhmende Anerkennung verdienen namentlich die Städte Chicago, Cleveland, Buffalo, Pittsburgh, St. Louis, Kansas City, Memphis, Cincinnati, Los Angeles, Detroit, Philadelphia, Boston und die Umgebung von New York. Und von segensreichem Einfluß auf die Verbreitung von Zonen- und Staffelbauordnungen war das New Yorker Wirken von G. B. Ford und F. B. Williams, der die deutschen Städte an Ort und Stelle studierte und durch sein umfassendes Werk *The law of City planning and zoning*, 1922, das größte Verdienst sich erworben hat.

Amtliche Zonen- und Staffelbauordnungen besitzen gegenwärtig 525 mehr als 2500 Bewohner zählende Städte, in denen etwa die halbe Bevölkerung der Vereinigten Staaten lebt. Von den Städten von mehr als 30 000 Einwohnern haben 390 amtliche Stadtbauausschüsse eingesetzt. Dennoch beträgt die Zahl solcher Städte, die im Besitz eines geordneten Stadtbauplanes sind, nur rd. 6 v. H., der Städte, die einen amtlichen Ausschuß für diese Zwecke eingesetzt haben, 14 v. H., der Städte endlich mit Zonen- und Staffelbauordnung 18 v. H. von der auf 2878 ermittelten Gesamtzahl. Die anfangs sehr umstrittene Gesetzmäßigkeit der Vorschrift von Bauzonen ist schließlich vom obersten Gerichtshof der Vereinigten Staaten bestätigt worden.

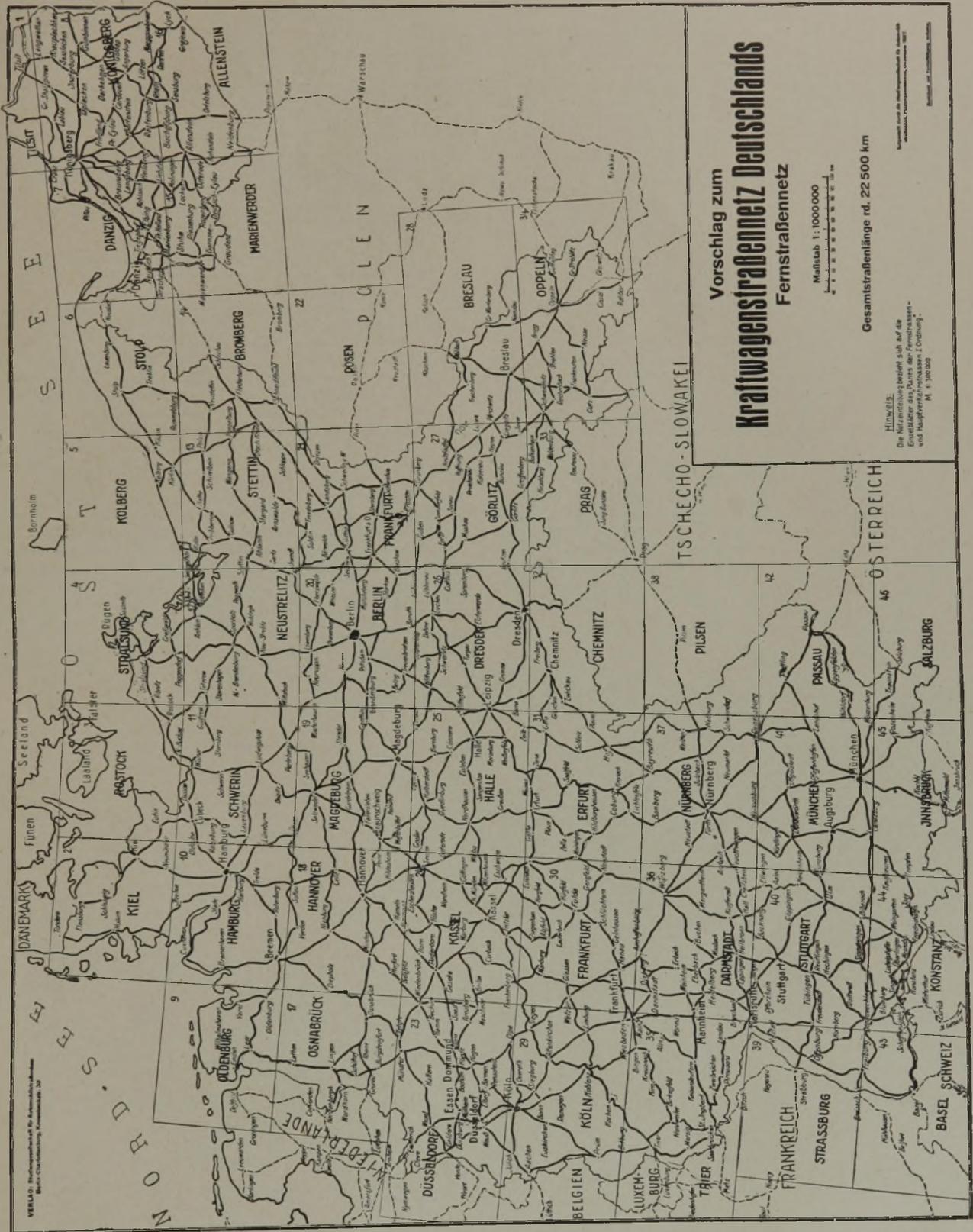
Die National Conference on City planning wurde im Jahre 1910 gegründet; sie hat seitdem jährlich Versammlungen veranstaltet und eine bedeutende Literatur hervorgerufen. Seit 1917 besteht außerdem ein American City Planning Institute, das mit noch größerem Einfluß literarisch wirkt und im Jahre 1925 das amtliche Blatt „City planning Quarterly“ ins Leben gerufen hat. Die amerikanische Gesellschaft der Zivilingenieure hat eine besondere Abteilung für Städtebau gegründet. Regelmäßige Kurse in Städtebau und Überlandplanung finden statt an den Universitäten und technischen Instituten in Oregon, Iowa, Michigan, Illinois und besonders an der Harvard-Universität.

Etwa 55 neue Siedlungen in Gestalt von Gartenstädten oder Trabantenstädten sind in den letzten 20 Jahren geschaffen worden, wobei das Ziel und die Eigenart der Planung mannigfache Änderungen erfahren hat. Besondere Erwähnung verdienen die im genannten Zeitraum bereits aus dem Leben geschiedenen Städtebauer D. Barnham, bekannt durch seinen großzügigen Plan für Chicago, ferner Ch. M. Robinson, der als erster eine städtebauliche Schrift unter dem Titel „The Improvement of Towns and Cities“ schon im Jahre 1907 verfaßte, sodann G. Kessler, N. Lewis und Ch. D. Norton, der schöpferische Leiter der Überlandplanung für die Umgebung von New York. Aber trotz aller Fortschritte ist eine wirkliche Lösung mancher wichtigen Fragen keineswegs

*) Im Jahre 1904 war im Staate Massachusetts ein amtlicher Height of Buildings-Ausschuß eingesetzt worden, dessen Vollmacht indes auf die Festsetzung von Höhenzonen beschränkt war.

erreicht worden. Dahin gehören die Verkehrshäufung und die Bedrohung der persönlichen Sicherheit in städtischen Straßen, die Überfüllung von Wohn- und Arbeitsräumen, der Mangel an Sonne und Luft in Räumen für den menschlichen Aufenthalt, die ungunstige Gestaltung der für das junge Geschlecht zu verbessernden Stadtumgebung, die noch unzureichende

Schließlich möge aus einer tabellarischen Übersicht die Mitteilung entnommen werden, daß bei den bisherigen Stadtplanungen unter anderen die folgenden Städtebauer tätig gewesen sind: John Nolen an 28, H. Bartholomew an 22, M. H. West an 16, Ch. M. Robinson an 14, E. H. Bennet, Ch. Cheney, F. L. Olmsted und A. Shartleff an je 6 Orten.



Fürsorge für ein geregeltes Städtewachstum und eine bessere Verteilung der Bevölkerung. Als Mittel zur Abhilfe werden empfohlen: sorgfältigere Städteverwaltung, mehr Stadt- und Landesplanung, weitere Fortführung und Anwendung der Gesetzgebung, größere Verbreitung städtebaulicher Kenntnisse durch Unterrichtsanstalten und Vereine, Planung und Schaffung neuer Städte, Trabantenstädte und Vororte gemäß den heutigen Anforderungen.

Die Anerkennung, daß für die Vereinigten Staaten das Vorbild Europas, in erster Linie Deutschlands, eine fruchtbare Quelle städtebaulicher Fortschritte war, ist drüben eine allgemeine. Das möge uns in unserem tiefen außenpolitischen Zusammenbruch und unserer traurigen innerpolitischen Uneinigkeit nicht bloß ein Trost sein, sondern auch ein Sporn zu unverdrossener Weiterarbeit in der Hoffnung auf eine bessere Zukunft des Vaterlandes. —

J. St.

Vom Wohnungswesen der Stadt Zürich^{*)}. In Nr. 21 S. u. S. 1927, S. 158 ff. hat Dr.-Ing. Hahn, Kiel, seine „Eindrücke über Städtebau und Wohnungswesen der Stadt Zürich“ geschildert. Während seine eingehenden Ausführungen über Städtebau, insbesondere über Grenzregulierung und Quartierplanverfahren durchaus richtig sind, dürfen seine am Schlusse angebrachten Bemerkungen über das Wohnungswesen doch nicht unwidersprochen bleiben. Dr. Hahn schreibt: „Die Quittung der Hausbesitzer an die Mieterschaft für die im November 1926 erfolgte völlige Aufhebung des Mieterschutzes war eine 45proz. Steigerung der Miete in einem Quartal, und neue Steigerungen stehen bevor.“ Und daraus zieht er den Schluß, „daß eine plötzliche Aufhebung der Wohnungszwangswirtschaft nur geeignet ist, die Schwierigkeiten der Wirtschaftsführung weitester Kreise zu steigern, ohne greifbare Vorteile für die Allgemeinheit zu bringen“.

Da ist nun vorerst einmal richtig zu stellen, daß es sich in Zürich keineswegs um eine plötzliche Aufhebung des Mieterschutzes handelt. Bekanntlich hat der Bundesrat, gestützt auf seine ihm während des Krieges verliehenen außerordentlichen Vollmachten am 9. April 1920 eine sogenannte Rahmenverordnung zur Bekämpfung der Miet- und Wohnungsnot erlassen. Damit hat er die unter Wohnungsnot leidenden Kantone ermächtigt, für ihr ganzes Gebiet oder nur für einzelne Gemeinden den Mieterschutz einzuführen. Als sich jedoch die Verhältnisse wieder besserten, hat er am 20. Mai 1925 die endgültige Aufhebung der nur noch in einigen Kantonen bestehenden Vorschriften verfügt, und zwar für Vier- und Mehrzimmerwohnungen auf den 1. Mai 1926 und für Ein- bis Dreizimmerwohnungen auf den 1. November des gleichen Jahres. Der Kanton Zürich hat sich genau an diese Termine gehalten. Wir ersehen daraus, daß die Aufhebung des Mieterschutzes nicht plötzlich, sondern stufenweise erfolgt ist und ein bzw. anderthalb Jahre vorauszusehen war. Schon das bloße Bekanntgeben eines bestimmten Zeitpunktes, an dem die Mieterschutzbestimmungen beseitigt werden sollten, hatte seine gute Wirkung: Die Mehrzahl der gespannten Mietverhältnisse begann sich zu lockern, denn nachdem nun der Mieter den Zeitpunkt vor Augen hatte, auf den die eigens zu seinem Schutze geschaffene und leider sehr oft mißbrauchte Mieterschutzverordnung dahinfallen werde, begann er sich wieder etwas mehr seiner Pflichten zu erinnern. So wurden denn die Mietverhältnisse innerhalb kurzer Zeit wieder bedeutend friedlicher. Es mag hier aber auch erwähnt sein, daß die von der Mieterseite in den trübsten Tönen vorausgesagten Folgen nicht eingetroffen sind. Denn durch die frühzeitige Bekanntgabe des Zeitpunktes der Aufhebung des Mieterschutzes hatten die Parteien offenbar genügend Zeit, sich den neuen Verhältnissen anzupassen. Selbst die sozialdemokratische Partei der Schweiz hat Ende v. J. in einer Eingabe an den Bundesrat zugegeben, daß die im November 1925 „ausgesprochenen Befürchtungen im Hinblick auf die zu erwartenden Wirkungen einer restlosen Beseitigung des Mieterschutzes seither nicht überall eingetroffen sind“ und daß von einer Wohnungsnot „zur Zeit nicht gesprochen werden kann“.

* Die weitere Behauptung des Verfassers, die vollständige Aufhebung des Mieterschutzes hätte in Zürich „eine 45proz. Steigerung der Miete in einem Quartal“ bewirkt, wird schon dem mit den Verhältnissen nicht einmal vertrauten Leser als kaum glaublich aufgefallen sein. Auf jeden Fall entspricht sie nicht den Tatsachen. Denn nach den Angaben des eidgenöss. Arbeitsamtes beträgt die Steigerung der Mietzinse seit der Aufhebung des Mieterschutzes 1 bis 7 v. H., letzter Satz gilt für Zürich. Diese Steigerung war aber die notwendige Folge des bis dahin noch nicht vollzogenen

*) Anmerkung der Schriftleitung. Der Abdruck dieser Erwiderung hat sich durch Korrespondenz mit dem Verfasser des ursprünglichen Artikels und aus Rummangel leider stark verzögert. Der Verfasser teilt uns seinerseits zu diesen Ausführungen des „Verbandes der Haus- und Grundeigentümer der Stadt Zürich“ mit, daß es ihm heute nicht mehr möglich sei, im einzelnen zu den angeschnittenen Fragen Stellung zu nehmen, daß er sich aber auf Angaben objektiver Amtsstellen in Zürich gestützt habe und daß nach den örtlichen Rückfragen mit einer ganzen Reihe von Personen das Bild doch etwas anders erscheine als nach den subjektiven Darlegungen des Grundbesitzer-Verbandes. Wir betrachten damit die Auseinandersetzungen für uns als abgeschlossen. —

Ausgleiches auf dem Wohnungsmarkt. Gegenwärtig ist die Steigerung allgemein zum Stillstand gekommen und zeigt sogar bereits eine sinkende Tendenz. Die Behauptung der Gegner des Mieterschutzes, daß dieser den privaten Wohnungsbau unterbinde und dadurch Wohnungsmangel und in Verbindung damit Mietzinssteigerungen bewirke, findet sich durchaus bestätigt in der Entwicklung der letzten Jahre. Die Befreiung aus der Zwangswirtschaft hat nämlich die Bautätigkeit in sichtbarer Weise belebt und den Wohnungsbau gefördert. Interessant ist diesbezüglich das Beispiel der Stadt Bern, wo die Mietpreiserhöhungen zuerst in Erscheinung getreten sind, heute aber dank der regen Bautätigkeit in den paar vergangenen Jahren gegenüber den Höchstansätzen einen entscheidenden Rückgang aufweisen. In Zürich hat eine ähnliche Bewegung eingesetzt, die allerdings erst in nächster Zeit zu voller Auswirkung gelangen dürfte. Hier war nämlich der Wohnungsbedarf noch größer als in Bern oder Basel, weshalb sich auch die Bautätigkeit in weit stärkerem Maße entfaltet hat. Damit holte sie nicht nur den Verlust der Kriegsjahre wieder ein, sondern vermochte sogar noch die Wirkung einer ziemlich großen Bevölkerungszunahme auszuscheiden. Diese Vorgänge kommen in nachfolgenden Zahlen am besten zum Ausdruck: I. J. 1909 sind in Zürich 1275 neue Wohnungen erstellt worden, 1913: 795, 1917: 407, 1921: 549, 1925: 1216 (im Mai dieses Jahres ist die Aufhebung des Mieterschutzes bekanntgegeben worden), 1926: 2119, für 1927 schätzungsweise noch einige Hundert mehr.

Wir ersehen also hieraus, daß sich mit der Aufhebung des Mieterschutzes wohl ein Ausgleich der künstlich tief gehaltenen Mietzinse geltend machte, wobei aber die Erhöhung der Mieten, wie bereits erwähnt, keine 45, sondern nur 7 v. H. ausmacht. Dieser zu Lasten des Mieters gehenden Steigerung ist aber auch eine derart rege Bautätigkeit gefolgt, daß das ungesättigte Bedürfnis nach Wohnungen nicht nur gestillt worden ist, sondern heute schon ein zum Vorteil des Mieters stark auf die Mietpreise drückendes Überangebot vorliegt. Die bisherige Gestaltung des Wohnungsmarktes gibt also in Zürich in keiner Weise Anlaß, die endgültige Beseitigung des Mieterschutzes zu bedauern. Selbstverständlich sind auch hier vereinzelte Überschreitungen der angemessenen Grenzen vorgekommen, aber nur solcher Ausnahmefälle wegen, die ja überall vorkommen können. Den Mieterschutz weiterhin aufrecht zu erhalten, hätte sich zweifellos nicht gerechtfertigt. — Dr. Max Brunner, Zürich.

Landesplanungs-Organisation an der Unterelbe. Der Vorstand der Niedersächsischen Arbeitsgemeinschaft der „Freien deutschen Akademie des Städtebaues“ hat vor einiger Zeit eine Denkschrift bearbeitet (Verlag Boysen & Maasch, Hamburg) über eine Organisation städtebaulicher Zusammenarbeit im Gebiet der Unterelbe, die den Regierungen von Hamburg und Preußen überreicht worden ist, um die notwendige Zusammenarbeit herbeizuführen. Die Gründe dafür und die zu beachtenden Hauptgesichtspunkte werden dargelegt, und es wird ein bestimmtes umrissener Organisationsvorschlag gemacht. Danach sollen eine technische und verwaltungstechnische Kommission gebildet werden, auf deren Vorschlag die beiden Regierungen das Gebiet festzulegen haben, auf das sich die Landesplanung beziehen soll. Zusammensetzung und Aufgabenkreis dieser Kommissionen wird erläutert.

Die Regierungen werden gebeten, eine derartige Organisation baldigst zu schaffen, da eine Form, in der gemeinsame Arbeit geleistet, die gegenseitigen Interessen zum Wohle aller erwogen und zu faßbaren Vorschlägen verdichtet werden können, mit größter Beschleunigung geschaffen werden müsse, denn es handle sich um die wichtigste Lebensnotwendigkeit des ganzen Gebietes. Jede Verzögerung bringe unheilbaren Schaden.

Ein Generalbebauungsplan für die Stadt Essen ist von dem Sachbearbeiter Beigeordneten Dipl.-Ing. Ehlgötz fertiggestellt, so daß er dem Siedlungs-Ausschuß der Stadt demnächst vorgelegt werden kann. Man hofft, den Plan endgültig bis Ende des Jahres festzulegen. Die Berufung von Ehlgötz auf den Lehrstuhl für Städtebau und städt. Tiefbau an der Techn. Hochschule Berlin als Nachfolger von Geheimrat Brix dürfte wohl die rasche Durchbringung des Planes etwas verzögern. —

Inhalt: Der Haag als Wohnstadt — Die Umgestaltung der Dammtorstraße in Hamburg — Vermischtes —

Verlag Deutsche Bauzeitung G. m. b. H., Berlin — Für d. Redaktion verantw.: Fritz Eiselen, Berlin — Druck: W. Büxenstein, Berlin SW 49