

# STADT UND SIEDLUNG

BEBAUUNGSPLAN · VERKEHRSWESEN  
VERSORGUNGS-ANLAGEN

NR.

8 BERLIN  
AUGUST

1928

MONATSHEFT ZUR DEUTSCHEN BAUZEITUNG

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

## DIE NEUE FORM DER SIEDLUNG

Von Arch. Dipl.-Ing. Gerhard Schroeder, Breslau

Mit 8 Abbildungen

Die menschliche Behausung und die Gründung menschlicher Behausungen ist so alt wie das Menschengeschlecht selbst. Es hat zu allen Zeiten neugegründete Ansiedlungen und Städte gegeben, wie die hellenischen Kolonistenstädte oder die Herrenritterstädte in Preußen. Zu allen Zeiten waren die großen Triebkräfte der Machtpolitik, der Wirtschaftspolitik und der Übervölkerung siedlungsbildend. Das hat sich bis heute nicht geändert, wenn wir nicht eine Verstärkung der wirtschaftspolitischen Beweggründe als eine wesentliche Veränderung ansehen wollen. Aber das sind Gradunterschiede. Der Anlaß ist für unser Thema nicht das Entscheidende. Als wichtigste Tatsache unserer Zeit in siedlungstechnischer Beziehung können wir heute jedenfalls feststellen, daß die Zeiten der gewachsenen Städte vorüber sind. Der Unterschied zwischen gewachsenen und gegründeten Städten ist ja bekannt.

Im Osten Deutschlands kennen wir jedenfalls sehr gut diese zweckmäßig und meist weiträumig angelegten Städte mit ihren quadratischen Markt-

plätzen und ihrem streng rechteckigen System von Baublöcken, das allerdings meist in einen kreisförmigen Schutzwall mit Graben eingebettet lag und dessen Ausfallstraßen aus Verteidigungsgründen gegen die Tore versetzt und abgeriegelt waren.

Sogenannte „gewachsene“ Städte finden wir selten im Osten, doch häufig im Westen und Südwesten des Reiches. Sie sind meist um den wichtigen Punkt einer Haupthandelsstraße (Flußübergang, Kreuzung) oder um Burg, Fürstensitz oder Kloster entstanden, in langsamer, jahrhundertelanger Entwicklung. Nicht, als ob bei ihrer Anlage der Wunsch nach Regelmäßigkeit fern gewesen wäre. Der Wechsel der Verhältnisse, Gebräuche und Meinungen hat vielmehr im Laufe der Zeit ihre Mannigfaltigkeit verursacht.

Die Tendenz zum Malerischen, Ungeregelten, die sich für die Städtebauer der achtziger Jahre des vergangenen Jahrhunderts etwa in krummen Straßen und absichtlich unregelmäßigen Plätzen ausdrückte, ist früher stets unbekannt gewesen. Nur die plötzliche Erkenntnis vom künstlerischen



ABB. 1

CARLSRUHE O.S. Luftbildaufnahme des Aerokartogr. Instituts A.-G., Breslau



Wert alles Alten und Unwert alles Neuen konnte damals die Sehnsucht nach dem Gewachsenen (gleich Unregelmäßigen) schaffen. Man sah nur die äußere Form und konnte den Sinn der inneren Struktur, die sich damals erst neu zu bilden begann, nicht erkennen.

Eine Verkennung der Gesetzmäßigkeit baulichen Schaffens ist z. B. auch der Gedanke gewesen, in Zeiten starken Fürstentums das Schloß des Herrn so anzulegen, daß es von jedem Punkt der Stadt als Straßenabschluß wirksam und sichtbar wurde, eine rein formale Spielerei, die Platz- und Raumbildung in Wirklichkeit unwirksam machen.

Carlsruhe, O.-S. (Abb. 1, S. 105) ist eine Nachahmung der aus solchen Gedankengängen heraus erbauten badischen Hauptstadt. Bei der oberschlesischen Stadt behauptet sich das Schloß jedoch so stark, und hier ist die ganze Anlage so klein und auf das rein Landschaftliche abgestellt, daß sie eines gewissen Reizes nicht entbehrt.

Doch wir gehen heute andere Wege. Die Zeiten sind zu ernst für diese mathematischen Kunststücke.

daß es nach dem damaligen Standpunkt der Technik und Wirtschaft rationell angelegt ist und daß schließlich die Kultur, die in ihm Ausdruck wurde, eine absolute Einheit mit ihrer technischen Grundlage bildet.

Wir finden eine solche klare, in sich abgeschlossene Anlage schön, weil sie eine absolute Lösung darstellt, die wie ein hohes Kunstwerk ihren Jahrhunderte andauernden Wert behält.

Wandelbar sind Lebensformen der Menschen und technische Errungenschaften der Zeit, immer aber wird es sich bei einer größeren Neuanlage menschlicher Behausungen — neben finanziellen und wirtschaftlichen Dingen — um die besonderen Bedingungen örtlicher Lage: Verkehrsverbindungen, Wald, Wasser und Höhenlage als formbestimmende Faktoren handeln. Ein starres Schema für die Gestaltung dieser Faktoren wäre verfehlt, sie wird variabel sein — wie glücklicherweise jede menschliche Schöpfung.

Doch die Entwicklung gewisser Gesetze aus den Gegebenheiten der Zeit, der heutigen Technik und aus den heutigen politischen und wirtschaftlichen Verhältnissen ist notwendig geworden. Im



Luftbildaufnahme  
des Aerokartogr.  
Instituts A.-G.,  
Breslau

ABB. 2  
OASENDORF  
AMIMRIBAD  
IN PERSIEN

Wir müssen bauen in klarer Erkennung der Tatsachen und Bedingungen, und insofern werden alle unsere Siedlungsplanungen den Charakter von Gründungen mit ihrer Regelmäßigkeit tragen.

Camillo Sitte's Buch „Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen“ aus dem Jahre 1889 kennzeichnete den Beginn einer Entwicklung, die heute noch nicht abgeschlossen ist. Schon er stellte den Satz auf: „Das regelmäßige Parzellieren vom rein ökonomischen Standpunkt aus ist bei Neuanlagen ein Faktor geworden, dessen Wirkung man sich kaum entziehen kann.“ Ein wahrhaft genialer Satz für die Zeit um 1890. Man sieht, es beginnt die Erkenntnis einer neuen Gesetzmäßigkeit im Städtebau. Oder — da ja alles schon einmal da war — man erinnert sich der Tatsache, daß das Bauen und Planen bestimmten wirtschaftlichen Zwecken dient.

Wir wissen nicht, welche großen politischen Motive das Oasendorf Amimribad in Persien (Abb. 2, oben) veranlaßt haben. Wir sehen aber, daß es mit seinen Straßen, Höfen und Plätzen, mit seinem Turm und seinen Mauern, mit seinen Zuwegen, seinen Feldern, umschlossenen Gärten und Wasserstellen alle Bedingungen der besonderen örtlichen Lage erfüllt. Wir ahnen,

Gefolge solcher wirtschaftlichen und technischen Erkenntnisse wird die Planung neuzeitlicher Siedlungsanlagen anders sein als einst. Wenn auch z. B. Camillo Sitte schon 1889 die Notwendigkeit zur Regelmäßigkeit im Städtebau anerkannte, liebäugelte er und seine Zeit immer noch mit dem rein äußerlichen Gewand malerischer Gruppierung.

Wir sehen heute mit anderen Augen. Wie einst der Impressionismus, die Malerei der Oberfläche, des Lichtes, des Eindrucks eine Erziehung zum neuen Sehen verlangte, so fordert unsere Zeit die Schönheit der Sachlichkeit. Die Schönheit der Technik ist fast zu einem Modewort geworden, doch wollen wir sie folgerichtig noch nicht überall anerkennen als Grundlage heutigen Bauens und Planens.

Wer leugnet noch die Schönheit römischer Wasserleitungen, die sich einst gewiß nicht weniger hart und rücksichtslos in die Landschaft stellten als Eisenbahnen und Starkstromleitungen heute. Sie waren gewiß zu ihrer Zeit Wunder der Technik. Das neue technische Wunder des Eisenbetons ist uns bekannt und geläufig. Aber die künstlerischen Folgerungen sind daraus noch nicht überall gezogen.

Straffe Verkehrslinien, Gleichmäßigkeit der Parzellierung, wirt-





ABB. 3

SIEDLUNG NEUSTADT O.-S. Architekt: Ernst May

schaftliche Erschließung, Verwendung typischer Einzelbauten sind heute Grundelemente des Städtebaues geworden. Notwendig entwickelt sich daraus ein neues Raumgefühl und eine neue Raumästhetik im Städtebau. Das sogen. „Malerische“ braucht darum nicht zu fehlen, es wird nur anders aussehen als die Unregelmäßigkeit mittelalterlich gewachsener Städte.

Es bedarf nicht immer absolut raumumschließender Elemente, um einen auch formal befriedigenden Eindruck zu erzielen. Die schon aus dem Jahre 1922 stammende Selbsthilfesiedlung Neustadt, O.-S. (Abb. 3, oben), zeigt in her-

vorragender Weise, wie trotz größter Sparsamkeit und Einfachheit in Anlage und Ausführung eine simple Reihung — die regelmäßige Parzellierung — auch der Schönheit gerecht wird. Gerade diese Anlage beweist, daß bei Erfassung des Typischen schon das Grundelement der Siedlung — die Reihe — in freier Landschaft ein gerundetes und befriedigendes Bild ergeben kann.

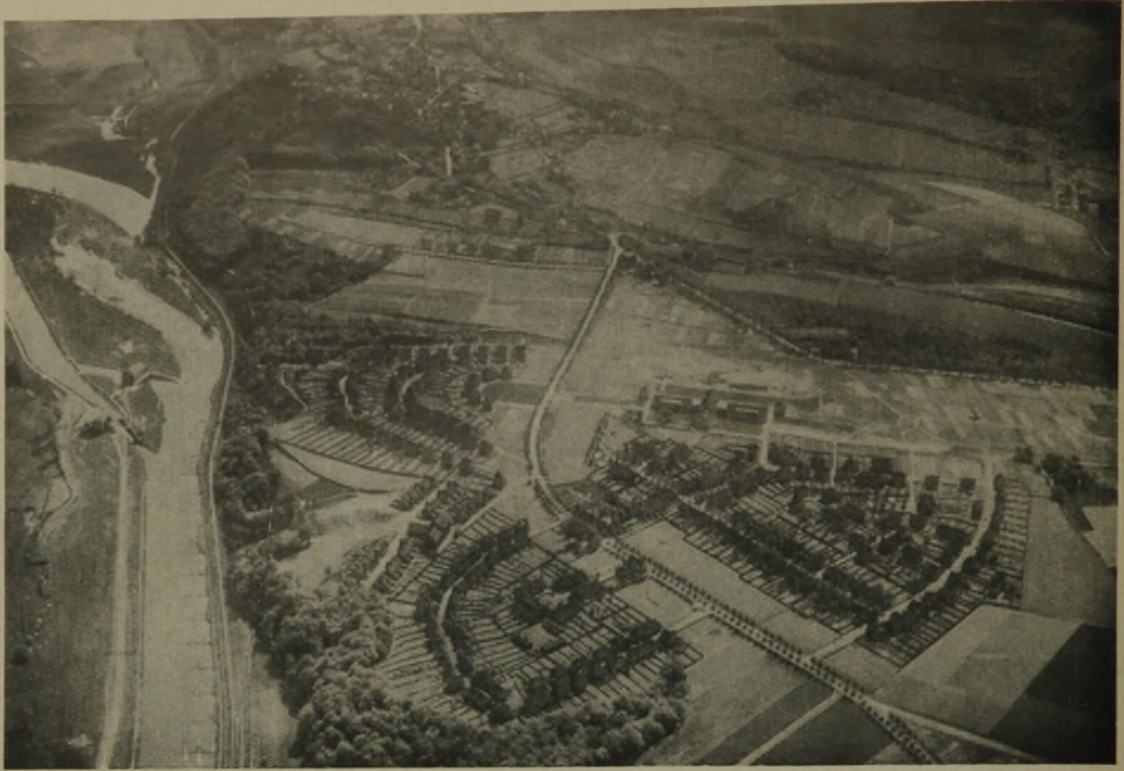
Doch das „Principiis obsta“ gilt auch hier. Wir haben uns hier unsere Gesetze von Fall zu Fall zu geben. Die Entwicklung einer Siedlung wird immer aus den besonderen Gegebenheiten zu erfolgen haben. Es ist möglich, daß — selbstverständlich nach Klärung der finanziellen und



ABB. 4

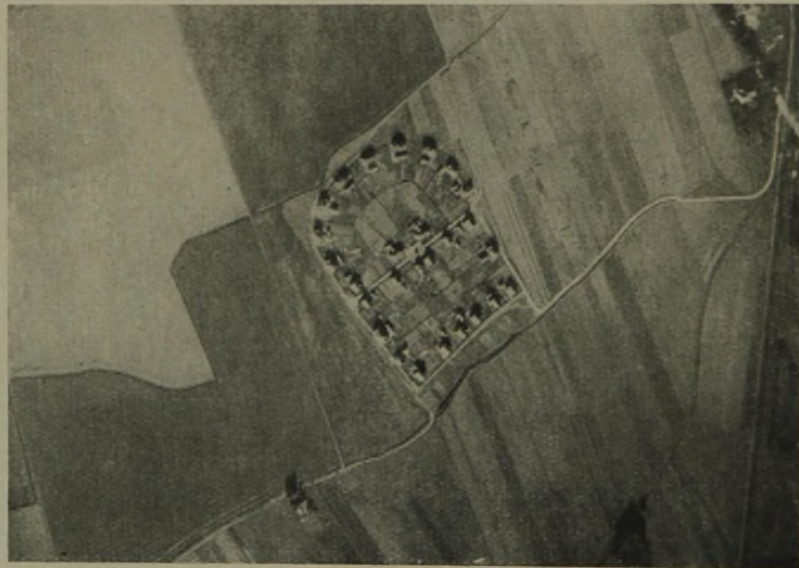
BERGMANNSSIEDLUNG HAUSDORF I. EULENGBIRGE. Architekt: Gerhard Schroeder  
Luftbildaufnahme des Aerokartogr. Instituts A.-G., Breslau





**ABB. 5 (OBEN)**  
**SIEDLUNG**  
**BEI KUPFERDREH**  
**IM RHEINLAND**

Luftbildaufnahmen  
 des Aerokartogr.  
 Instituts A.-G.,  
 Breslau



**ABB. 6 (LINKS)**  
**SIEDLUNG**  
**DER HEIMSTÄTTEN-**  
**GENOSSENSCHAFT**  
**NEISSE O.-S.**

**Architekten:**  
**Heimstätten-**  
**Genossenschaft**  
**und Stadtbaupamt**

wirtschaftlichen Verhältnisse — in dem einen Fall die freie Ebene, in dem anderen die willkürliche Umgrenzung des zur Verfügung stehenden Geländes oder die vorhandene große Verkehrsstraße, im anderen Fall die Höhenlage ausschlaggebend für die endgültige Form der Siedlung sind.

Wenn wie in Hausdorf im schles. Eulengebirge (Abb. 4, S. 107) das Siedlungsgelände an einer stark befahrenen Kunststraße, von anderen Zuwegen begrenzt, liegt, mit gleichmäßig starkem Gefälle nach dem Mutterdorf, dann mag eine Form wie hier gewählt am Platze sein. Die ganze Siedlung richtet hier gewissermaßen ihr Angesicht nach diesem Mutterdorf. Die Sparsamkeit der Wegführung ist durch Einschränkung in der Straßenbreite und Befestigungsart gewahrt.

Ebenso ist die Anlage der Siedlung der Heimstättengenossenschaft Neisse, O.-S. (Abb. 6, oben), als Versuch einer lebhafteren, geschlossenen Gestaltung zu werten.

Man sieht, die Notwendigkeit der regelmäßigen Grundstücksteilung und die Verwendung

gleichartiger Gebäude in größerer Anzahl läßt trotzdem genügend Spielraum für rhythmische Gestaltung. Und es bleibt nur die große und schwierige Aufgabe des Städtebauers, zu entscheiden, wie weit er im einzelnen Fall gehen darf. Es ist gewiß nicht einzusehen, warum die Elemente der Ordnung und Sachlichkeit unkünstlerisch und unschön sein sollen. Wir begrüßen sie beide vielmehr als erste Grundlage für den neuen Städtebau. Sie sind es, die es uns gestatten, den neuen Siedlungen und Städten ein unserer Zeit entsprechendes Gesicht zu geben.

Als man Ende des vorigen Jahrhunderts allenthalben Ortsweiterungen vornehmen mußte, glaubte man die Regelmäßigkeit neuer Baublöcke durch willkürliche Plätze, die keinen Sinn hatten, unterbrechen zu müssen. Es war jene Zeit, in der die Städtebauer darüber klagten, daß das öffentliche Leben nur noch in der Tagespresse besprochen würde, statt wie im alten Rom oder in Griechenland von öffentlichen Vorlesern und Ausrufern auf offenem Platz erörtert zu werden, und daß der öffentliche Marktverkehr sich von den



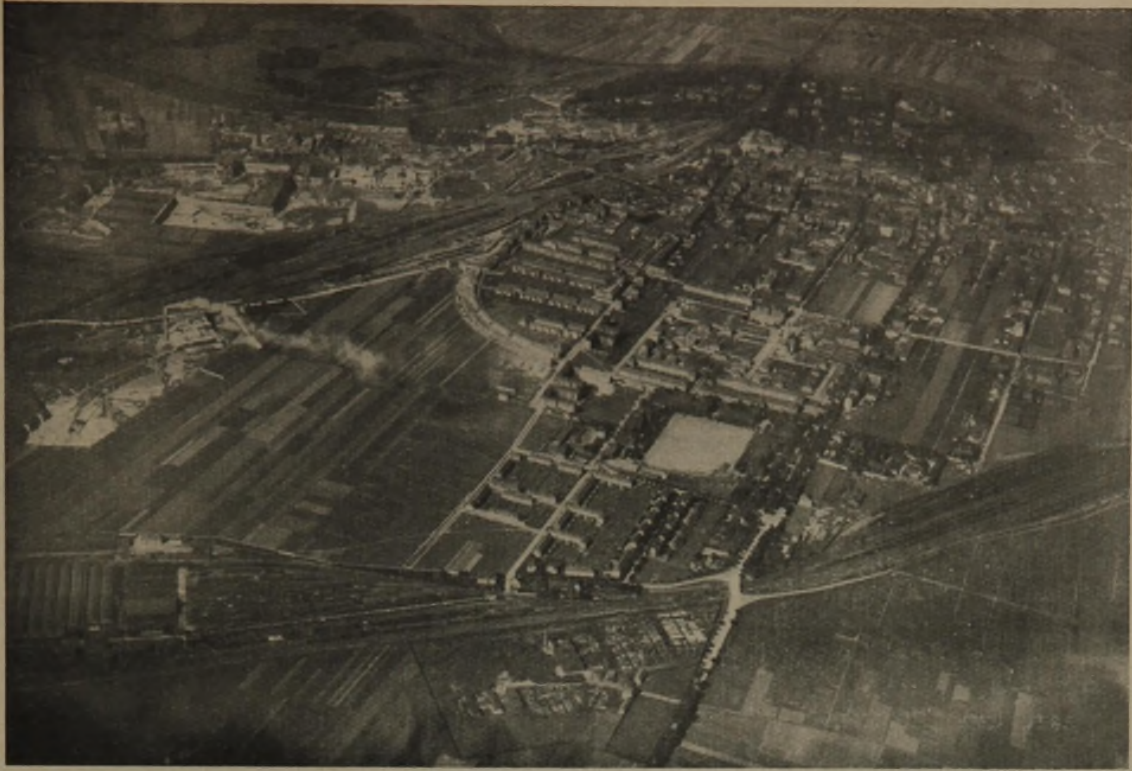


ABB. 7

STADTERWEITERUNG OPPELN O.-S. Architekten: Reg.- u. Baurat Niemeyer u. Stadtbaurat Maurer  
Luftbildaufnahme des Aerokartogr. Instituts A.-G., Breslau



ABB. 8

GARTENVORSTADT ZIMPEL BEI BRESLAU. Architekten: Heim, Kempfer u. Wahlich  
Luftbildaufnahme des Aerokartogr. Instituts A.-G., Breslau

öffentlichen Plätzen in Markthallen und Einzelgeschäfte zurückzöge.

Wesentliche künstlerische Befruchtung unseres heutigen Städtebaues kommt zum großen Teil aus der Wiedergewinnung des freien Raumes durch das Volk, was sehr wohl wieder aus verkehrstechnischen und politischen Gründen freie Plätze bedingt, kommt ferner aus dem Grundsatz der Dezentralisation der Städte, die wir auflösen wollen in menschenwürdige Ansied-

lungen, in denen es sich wohnen läßt — wohl möglichst mit allen technischen Errungenschaften der Neuzeit, jedoch nicht ferner von der Natur, als es durch die finanziellen Kalkulationen bedingt ist.

Wir sehen auch hier, daß schon der Begriff der Ordnung, der reinlichen Scheidung zwischen öffentlichem Leben, Geschäftsverkehr und Wohnen imstande ist, Beruhigung in die Gestaltung der neuen Städte zu tragen. Wir sehen, daß in jeder



Stadt, mag sie groß oder klein sein, heute ein reines Wohnviertel, ein Siedlungsviertel entstanden ist. Wir sehen, wie fast überall eine solche reinliche Scheidung zwischen Industrie- und Gewerbegebieten, Geschäftsvierteln und Wohnquartieren erstrebt wird, eine Aufgabe, die oft schwer zu lösen ist, wenn von früher her ein vorhandenes Straßennetz, das mitunter über Gebühr ausgedehnt wurde, vorliegt, dem man aus wirtschaftlichen Gründen sich anpassen muß.

Die Anstrengungen unserer Zeit auf diesem Gebiet sind groß. Vergleiche jedoch sind schwierig, weil bei den eigentlichen Stadterweiterungen mehr als bei den Neusiedlungen Hemmungen der Örtlichkeit mit in Rechnung zu ziehen sind.

Wir begrüßen aber in allen diesen Dingen den erkennbaren Fortschritt und den spürbaren Anfang eines Weges zur absoluten Lösung.

Nicht immer wird diese so klar wie in der Siedlung Kupferdreh i. Rhld. (Abb. 5, S. 108) gefunden werden können. Es ist ein modernes Beispiel für die Behandlung einer an eine Hauptverkehrsstraße angeschlossenen frei gestalteten Siedlung. Drei Baugruppen liegen als geschlossene Gebilde abseits der hindurchlaufenden Verbandsstraße und nur kurze Eingänge vermitteln die Verbindung mit dem vorüberflutenden Verkehr. Der rein technische Gedanke, daß eine Verkehrsstraße im Interesse des Wohnens nicht bebaut werden sollte, wirkt hier formbildend.

In verkehrstechnisch noch nicht erschlossenen Gebieten ist die Erweiterung der bestehenden Städte oft zwingendes Gebot. Es ist auch nicht einzusehen, warum hier nicht der Versuch der inneren Neuordnung, verbunden mit neuzeitlicher, siedlungsmäßiger Erweiterung gemacht werden soll. Wird doch durch zielbewußte Arbeit in diesem Sinn das leider oft so stark verschandelte Gesicht unserer Städte zum Vorteil verändert werden können.

Die an sich gute und schöne Anlage Oppeln O.-S. (Abb. 7, S. 109) ist ebenso wie bei anderen Städten des vergangenen Jahrhunderts ohne Sinn und Ziel weiter geführt worden. Die Arbeiten des Stadterweiterungsamtes, unterstützt durch die Oberschl. Wohnungsfürsorgegesellschaft, haben hier — im Bild deutlich erkennbar — ein Ende mit der Fortführung unzweckmäßiger Straßenzüge gemacht. In klarer Form sind die neuen Baublöcke nach zweckmäßigen Grundsätzen gebildet und mit starker Rundung wird das neue Siedlungsviertel, unter Belassung eines entsprechend großen

Schutzraumes, gegen die Industrie abgeschlossen. Man sieht hier deutlich den Unterschied zwischen bewußter Form und regelloser Erschließung an einem wohlbekanntem Beispiel.

Ist aber die Synthese zwischen bestehenden Städten und einwandfrei gebildeten Siedlungen in unmittelbarer Verbindung schwer zu finden, so bietet sich doch ein Weg, beides zu vereinen. Neue Siedlungsviertel müssen, wo es angängig ist, nur in eine lockere Verbindung mit der Mutterstadt gebracht und als besondere Gebilde unserer Zeit in reinerer Form aus sich selbst heraus entwickelt werden. Nicht immer freilich liegen die Verhältnisse so günstig wie bei der Gartenvorstadt Zimpel bei Breslau (Abb. 8, S. 109), wo ein alter Park trennend zwischen Großstadt und Siedlung liegt und die natürliche Scheidung bildet. Hier ist es gelungen, einer Großstadterweiterung die klare und straffe Form einer neuzeitlichen Siedlung zu geben.

Von dem Begriff der Siedlung ist der Begriff der Massenherstellung von Wohnungen nicht zu trennen. Ohne ihn hätten wir die Siedlung nicht, so wie wir sie vor dem Krieg noch nicht gekannt haben. Die Notwendigkeit zur Massenherstellung von Wohnungen bedeutet:

Typische Beschaffenheit der einzelnen Wohnungen oder Häuser als Einzelzellen, straffe regelmäßige Gliederung dieser Einzelzellen zu gleichmäßigen Straßenzügen, und es ergibt sich die Großraumgestaltung, deren Vorbedingungen wirtschaftliche und soziale Klärung und Finanzierung und deren Bausteine: örtliche Gegebenheit, Verkehrsregelung, typische Haus- und Straßenformen, Grünflächen und Gärten sind. —

Die neue Form der Siedlung ist die Form der Sachlichkeit, die als Begriff gewiss nicht neu, in ihrer ehrlichen und offenen Anwendung auf die uns täglich vor Augen stehenden Schöpfungen der Architektur und des Städtebaues aber immerhin einen neuen Schritt zu einem Ziel hin bedeutet.

Und dieses Ziel ist — nicht nur im Städtebau — mehr als eine rein formale äußere Frage, es ist der Gedanke der Einheit zwischen Inhalt und Form, zwischen Kunst und Technik. Und es ist wichtig, daß sich dieser Gedanke bei unseren Wohnungen und Siedlungen, der augenfälligsten Produktion unserer Zeit, in erster Linie ausdrückt! —

## SIEDLUNGSPLAN FÜR DEN GEMEINDE- UND DEN RITTERGUTS-BEZIRK SCHULZENDORF BEI EICHWALDE-SCHMÖCKWITZ

Arch.: Reg.-Baumeister a. D. E. Runge und Dr. Ascher, Berlin

Mit 2 Abbildungen

Vorbemerkung der Schriftleitung: Der Vergleich des jetzigen Zustandes des zu erschließenden Geländes mit dem Aufteilungsplan selbst läßt erkennen, daß die Verfasser unter Wahrung des Kleinstadtcharakters und in Anpassung an die vorhandenen Verkehrszüge und die bereits bestehende, bzw. genehmigte Bebauung einzelner Flächen erfolgreich bestrebt waren, das Gelände in wirtschaftlich vorteilhafter Weise aufzuteilen. Die Hauptverkehrszentren sind aus den gegebenen Verhältnissen heraus zweckmäßig entwickelt und die Grünflächen um die Siedlung so gelagert, daß sie auf kurzem Wege aus allen Ortsteilen leicht erreicht werden können. —

Der dargestellte Siedlungsplan, für den in Abb. 1, S. 111, in seinem bisherigen Zustand wiedergegebenen Bezirk, ist im Anschluß an bereits genehmigte Fluchtlinienpläne der beiden auf dem Siedlungsplan Abb. 2, S. 112, mit A und B bezeichneten Teilbezirke angefertigt worden.

Bei der Anfertigung des Siedlungsplanes, den Abb. 2 wiedergibt, waren folgende Gesichtspunkte maßgebend:

Das gesamte Gebiet der Gemeinde und des Rittergutes beträgt etwa 2950 Morgen. Davon sind rd. 748 Morgen als Freiflächen ausgewiesen, rd. 319 als Straßenland und 12 für öffentliche Gebäude. Es verbleiben also rd. 1851 Morgen für Siedlungszwecke. Rechnet man die durchschnittliche Größe jeder Parzelle ohne Straßenland mit 1000 qm, so werden rd. 4600 Siedlerstellen nach völliger Aufteilung vorhanden sein.



Jede Siedlerstelle wird im Laufe der Zeit mindestens  $1\frac{1}{2}$  Familien Platz bieten, so daß im ganzen 6900 Familien, d.h. bei einer Kopffzahl von etwa 5,5 Personen je Familie, rd. 25 000 Personen in diesem neuen Ortsteil wohnen können.

Der Siedlungsplan zeigt mithin das Projekt für eine Stadt von etwa 25 000 Einwohnern. Eine solche Mittelstadt erfordert eine Anlage, die über die Bedürfnisse einer einfachen Wohnsiedlung weit hinausgeht.

Wie der Plan zeigt, ist der geplante Ortsring von Grünflächen umgeben. Die Abtrennung von anderen Wohngebieten ist sowohl vom städtebaulichen wie vom wirtschaftlichen Standpunkt aus als vorteilhaft anzusehen.

Die für den täglichen Bedarf von etwa 25 000 Menschen notwendigen Geschäfte sollen die Möglichkeit haben, an einer Stelle sich niederzulassen, um den Einkauf zu erleichtern. Daher sind zwei Plätze vorgesehen, die als Marktplätze gedacht sind. Hier sollen gleichzeitig Wirtshäuser liegen, Kino, Apotheke, Drogerie usw. Natürlicherweise wird man an diese Konzentrationspunkte öffentliche Gebäude legen, die im Dienste der Bewohner stehen (Rathaus, Post, Finanzamt, Feuerwehr usw.), während man Kirche, Schule, Krankenhaus, Friedhof von diesen Verkehrspunkten entsprechend entfernt.

Als Hauptplatz ist der mit I bezeichnete Platz gedacht. Dieser ist gleichzeitig Schnittpunkt der



LUFTBILDAUFNAHME DES FRÜHEREN ZUSTANDES DES GEMEINDE- UND RITTERGUTSBEZIRKS SCHULZENDORF. 1 : 25000

ABB. 1

Aufnahmen der Luft-Hansa, Berlin

Die zusammenhängenden Grünflächen bieten jedem Bewohner ausreichende Erholungsflächen, soweit das im übrigen bei der offenen Bauweise vonnöten ist.

Wirtschaftlich bedeutet diese Abtrennung, daß sich der Ort, soweit das überhaupt möglich ist, selbständig unterhalten kann, in derselben Weise, wie es Provinzstädte gleicher Größe können, nur mit dem Unterschied, daß der Anschluß an die Großstadt die Entwicklung einer eigenen Industrie verhindert und auch überflüssig macht. Daher ist von der Ausweisung von Gebieten, in denen Gewerbebetriebe größerer Art zugelassen sind, abgesehen worden.

Dagegen mußte die Schaffung eines oder mehrerer Konzentrationspunkte vorgesehen werden, an denen sich das selbständige Geschäftsleben des Ortes abspielen kann.

mit II bezeichneten Ringstraße, die den Ort an die Bahnstation Eichwalde-Schmöckwitz anschließt, und der Anschlußstraße von der alten Kolonie, die bis zu der Schulzendorfer Chaussee fortgeführt ist, im Verlauf der Ringstraße von dieser in den Amselgrund abbiegt (Punkt III) und nach der Kolonie Falkenhorst weiterführt. Die Anschlußstraße ist bereits im Bau und in der dargestellten Linienführung vom Kreise beschlossen. Die Fortführung dieser Straße kann zusammen mit der Ausfallstraße Berlin-Britz, Waltersdorf, Schulzendorf, Miersdorf, Königswusterhausen als zweite Ringstraße betrachtet werden, die die umliegenden Ortschaften (Schulzendorf, Waltersdorf, Falkenhorst) miteinander verbindet und die Zwischengebiete erschließt.

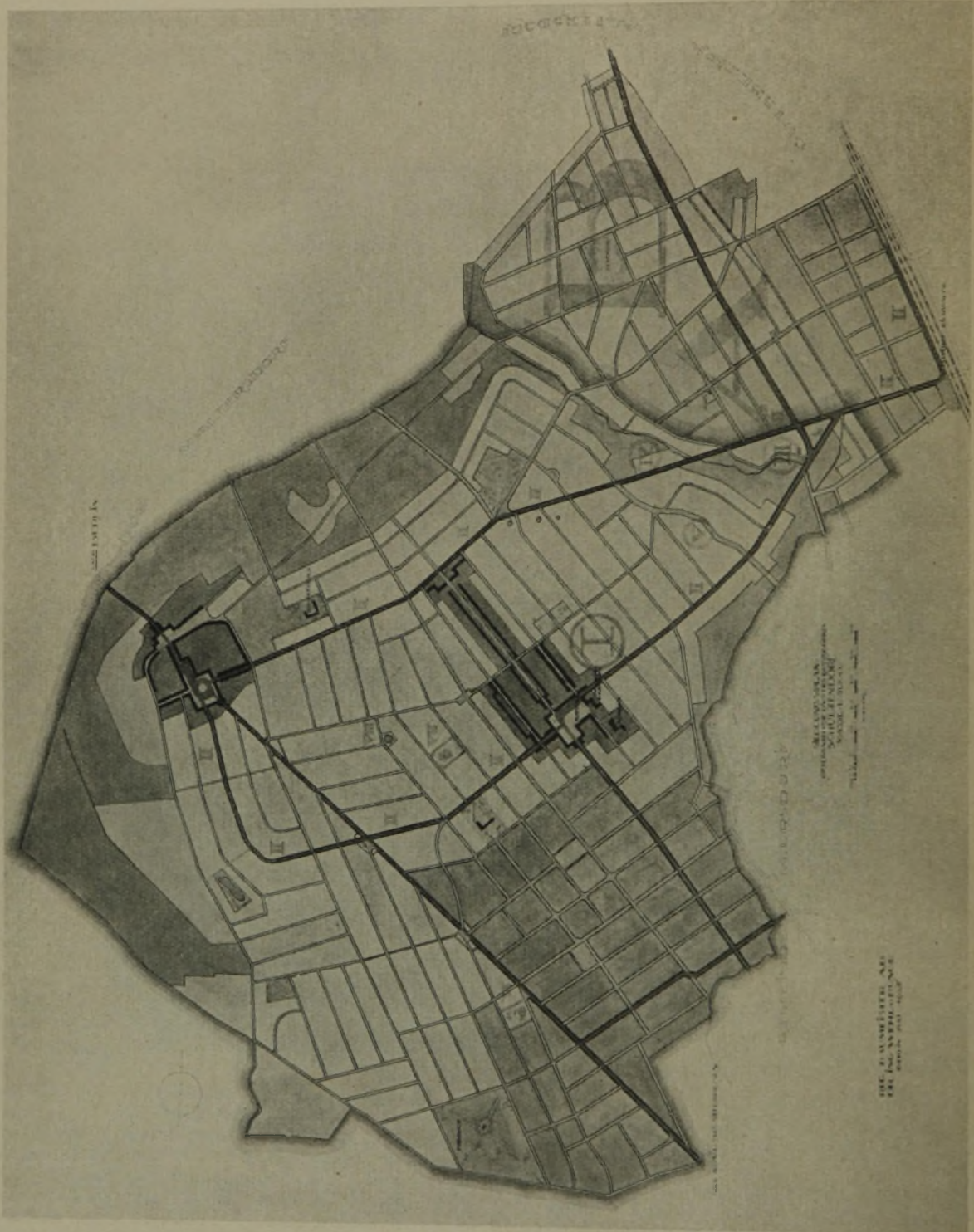
Der mit I bezeichnete Hauptplatz ist mit der Schulzendorfer Chaussee durch eine Straße ver-



bunden, für die ebenfalls eine dichtere Bebauung geplant ist. Der Zweck dieser höheren Bauklasse ist, die Wohnungen Derer dichter zusammenzulegen, die ihr Tätigkeitsgebiet an dem Markt- platz haben, und Derer, auf deren Tätigkeit die Gesamtbevölkerung angewiesen ist und die bequem und schnell erreicht werden müssen (Ärzte, Zahnärzte, Tierärzte, Handwerker usw.).

Gebiet der Bauklasse IIa angeordnet. Auch hier ergibt sich ein Verkehrsknotenpunkt, der als Platz ausgebildet ist.

Die Lage der übrigen öffentlichen Anlagen ist wie folgt begründet: Kirche und Schule liegen im Mittelpunkt der Gesamtsiedlung, aber etwas abseits von den Verkehrsstraßen. Beide Bauplätze liegen inmitten vorhandenen Hochwaldes auf Er-



SIEDLUNGSPLAN FÜR SCHULZENDORF BEI EICHWALDE-SCHMÖCKWITZ. 1 : 25000

ABB. 2

Ebenso erschien es notwendig, auch Wohnmöglichkeiten für Diejenigen zu schaffen, die nicht in der Lage sind, sich ein eigenes Grundstück zu kaufen und selbst zu bauen, doch aber in diesem Ort wohnen müssen (Beamte, Angestellte).

Diese Gebiete sind für eine Bebauung mit Reihenhäusern (geschlossene Randbebauung von zwei Geschossen und drei Zehntel Überbauung) zugelassen. Als Ausnutzungsziffer ist 6 gedacht.

Im Anschluß an das alte Dorf ist ebenfalls ein

hebung, die eine weite Aussicht zulassen. Das Krankenhaus liegt am Rande des Ortes dicht an der größten Freifläche und unmittelbar am Guts- park, der, sollte einmal das Gut ganz aufgegeben werden, als Krankenhauspark erworben werden kann. Aus diesem Grund ist auch der Park als Freifläche ausgewiesen.

Der Friedhof liegt auf einem Gelände, das bereits der Kirche gehört, und zwar am Rande des Orts. Das Gelände fällt hier nach der Frei-



fläche zu ab, so daß der Grundwasserstrom nicht vom Friedhof in das Wohngebiet fließt. Eine Verseuchung der Brunnen ist ausgeschlossen.

Zwei vorhandene Kiesgruben sind als kleine Parks gedacht und ebenfalls als Freifläche ausgewiesen.

Leider konnte der Grünstreifen, der den neu projektierten Ort von den mit A und B bezeichneten Siedlungsgebieten trennt, nicht zusammenhängend durchgeführt werden, weil an der mit IV bezeichneten Stelle bereits Gebäude errichtet sind. Als Ersatz dafür ist die mit V bezeichnete Straße als breite Allee entworfen, die diese gestörte Verbindung wiederherstellt.

Zum Schluß sei bemerkt, daß bei der Anlage der Straßen und Baublocks fast durchgehend die Besitzergrenzen geschont werden. Schwierige Umlegungen sind nicht erforderlich.

Soweit es die Gelände- und Grundstücksverhältnisse zuließen, sind Nord- und Südstraßen projektiert.

Die Hauptverkehrsstraßen sind 16 m breit, bei den übrigen genügt eine Breite von 10 m. Unnötige Anliegerbeiträge sind dadurch vermieden. Die Baublocks sind in den Verkehrsrichtungen lang und durch 6 m breite Gehwege getrennt, die nicht anbaufähig sein sollen und nur dem Fußgänger- und Radfahrerverkehr dienen. Auch da-

durch ist die Höhe der Anliegerbeiträge eingeschränkt.

Die Plätze sind so angelegt, daß auch der schnelle Autoverkehr, insbesondere auf der Ausfallstraße, keine Gefahr bedeutet.

Die Straßenführung der bereits vorhandenen Kolonie Neu-Schulendorf hat einige unschöne Straßenanschlüsse hervorgerufen, die sich leider nicht vermeiden ließen.

Die mit VI, VII, VIII bezeichneten Teiche sind als Entwässerungsteiche für Oberflächenwasser gedacht und als Freiflächen ausgewiesen.

Die in den Grünflächen heller erscheinenden Geländeteile sind für die Anlage von Gärtnereien vorgesehen. Hier können Glashäuser in ausreichender Menge gebaut werden, die die Versorgung der ortsansässigen Bevölkerung mit Gemüse, insbesondere Frühgemüse, gewährleisten können. Eine Unterstützung bei der Finanzierung derartiger Gärtnereibetriebe von Seiten des Staates wäre wünschenswert, nicht nur, weil derartige Anlagen an sich volkswirtschaftlich nötig sind, sondern auch, weil damit anderen Orten ein praktisches Beispiel gezeigt werden könnte.

Die Bebauung dieser Gärtnereigebiete ist so geplant, daß das Gebiet zu ein Zwanzigstel mit Wohngebäuden, der Rest bis zu 50 v. H. mit Glashäusern bebaut werden darf. —

## DAS LUFTBILD IM STÄDTEBAU UND SIEDLUNGSWESEN

Mit 5 Abbildungen aus Karl H. Brunner „Weisungen der Vogelschau“

Von Reg.-Bmstr. Gustav Langen, Leiter d. Dtsch. Archivs f. Städtebau, Siedlungs- u. Wohnungswesen, Berlin

Über die Bedeutung des Luftbildes für die Beurteilung der Siedlungsverhältnisse und der städtebaulichen Entwicklung ist, vor allem, nachdem durch den Krieg das Luftbild als Erkundungsmittel eine ungeahnte Vervollkommnung und Bedeutung erfahren hat, schon viel geschrieben und geredet worden. Be-

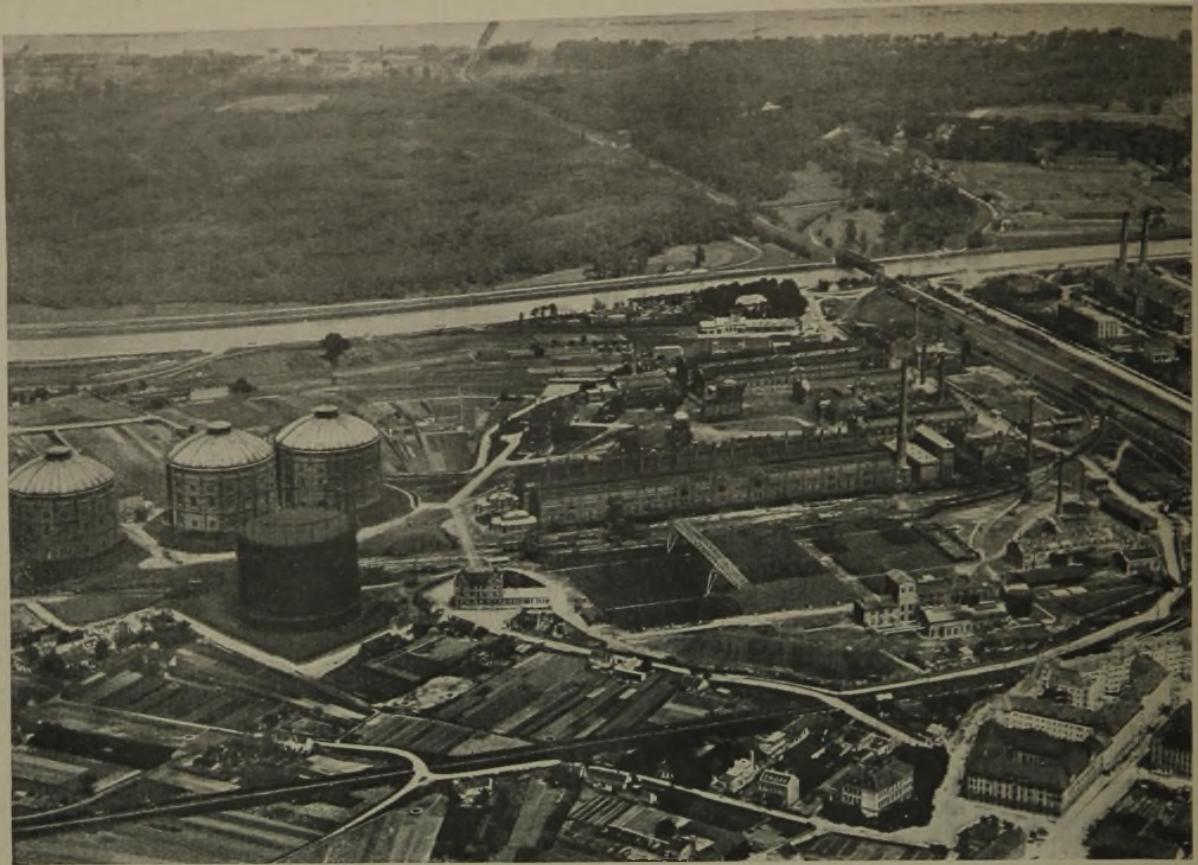
reits vor dem Kriege hatte die Photographie aus der Luft, damals hauptsächlich vom Freiballon aus gemacht, eine ansehnliche Höhe erreicht, und die von der Firma Zeiss auf verschiedenen Städtebauausstellungen gezeigten Vergrößerungen solcher Bilder erregten die allgemeine Beachtung der Städtebauer.



ABB. 1

ENNS, O.-Ö., VON SÜDEN. Aufnahme Photogrammetrie G. m. b. H.





WIEN-SIMMERING VON SW. (LINKS GASWERK, ELEKTRIZITÄTWERK, DONAUKANAL)

ABB. 2



LEIPZIG, HAUPTBAHNHOF

Senkrechtaufnahme für einen Luftbildplan. Aufnahme Junkers Luftbild, Dessau

ABB. 3

Noch reger wurde die Aufmerksamkeit, als auf der Internationalen Bauausstellung in Leipzig 1915 in der vom Verfasser dieser Zeilen eingerichteten Abteilung für Ballonaufnahmen die Apparate und Ergebnisse des Scheimpflug'schen Instituts für Aero-Photogrammetrie ausgestellt wurden, die breitesten Fach- und Volkskreisen ein anschauliches Bild von der Arbeitsweise und den Ergebnissen der Luftvermessung

geben. Das gen. Institut ist auf diesem Gebiete bahnbrechend gewesen, und trotz ungeheurer Vervollkommnungen während des Krieges kann man im Luftbildwesen immer noch von einer Wiener Tradition sprechen.

So ist es wohl kein Zufall, daß gerade aus Wien uns eine Veröffentlichung auf den Tisch gelegt wird, die die Aufmerksamkeit der Fachwelt erneut auf jenes wichtige Hilfsmittel im Städtebau hinweist. Der





ABB. 4

LEIPZIG, HAUPTBAHNHOF. Aufnahme Junkers Luftbild, Dessau



ABB. 5

BRESLAU ALTSTADT VON NO. Luftbild Aerokartogr. Institut A.-G., Breslau

Wiener Privatdozent Dr. Karl H. Brunner hat das Werk bearbeitet und unter dem Titel „Weisungen der Vogelschau, Flugbilder aus Deutschland und Österreich und ihre Lehren für Kultur, Siedlung und Städtebau“ im Verlage Georg D. W. Callwey, München\*) erscheinen lassen.

Brunner hat den Versuch unternommen, die 170, fast sämtlich ausgezeichnet wiedergegebenen, Luftbilder nach bestimmten Gesichtspunkten zu gruppieren und

\*) 1928; M. 12, geb. M. 13,50; 123 Seiten, 170 Abbildungen.

mit einem allgemeinen einführenden Text zu versehen. Er hat an der Hand dieses reichen Bildmaterials viele wichtige Fragen des Städtebaues aufgerollt, was schon aus den Überschriften der einzelnen Kapitel hervorgeht. Es sind z. B. behandelt die Fragen: Der Geist der Totalität. Ortskunde und Bestandswertung. Luftbild und Daseinsgestaltung. Industrie und Siedlung. Siedlungspolitik. Landesplanung. Die Landschaft. Das Hauptkapitel „Städtebau“ ist unterteilt in die Abschnitte: Rückblick, Baugelände, Verkehr, Wohnungsbau, das Hochhaus, neue Baukunst.



Schon das erste Kapitel „Der Geist der Totalität“ zeigt, daß der Verfasser von dem hohen Standpunkte aus urteilt, der ja schon äußerlich im Flugzeug gegeben ist, und daß er sich auch im Text der Anschaulichkeit und Farbigkeit befleißigt, die einen Flug durch die Luft gerade für den Städtebauer so außerordentlich lehrreich und gnußreich machen. Treffend weist der Verfasser darauf hin, daß gerade von großen Höhen aus gesehen sich Stadt- und Landschaftsbild als Synthese aller Lebenserscheinungen und Bedürfnisse darstellen, und daß durch diese Beobachtung das Streben nach Harmonie und nach einem großzügigen Zusammenschauen aller Einzelheiten in wertvoller Weise bestärkt wird. Blickt man von der Höhe herab, so wird das Urteil weder durch schöne einzelne Architekturwirkungen bestochen, noch durch Häßlichkeiten einzelner Straßenschilder von dem großen Zusammenhange abgelenkt.

Im Gegensatz zu den vermessenen und gezeichneten Stadtplänen, die im wesentlichen nur Menschenwerk und neuere technische Maßnahmen angeben, zeigt das Luftbild den Zusammenhang der Siedlung mit der Natur und mit dem geschichtlich Gewordenen, mit Wäldern und Bäumen, Bächen, Fuß- und Feldwegen, mit den Linien ehemaliger Feldfluren und gibt so ein Bild von einer Objektivität und Treue, wie es auch das beste Vermessungsamt einer Großstadt nicht zu liefern imstande ist. In dieser Beziehung sind gerade diejenigen Bilder besonders lehrreich, in denen neben den Baugebieten auch die umgebenden Feldfluren deutlich sind, und auf denen man die Stellen künftiger trockener Wohnlagen und die feuchten Niederungen der Bachtäler, der Wiesen- und Weideflächen deutlich als künftiges Grünssystem vor sich sehen kann. Andere Bilder wieder geben gute Anhaltspunkte für die bauliche Entwicklung in der Nähe der Siedlungen, die Verbindung der weiter gelegenen Bebauung mit der Altstadt, den Ausbauzustand der Wege, das Vorhandensein schöner Baumgruppen, den Zustand der städtischen oder ländlichen Bebauung, an den die neue Planung mehr oder weniger anzuschließen hat.

Bei dieser praktisch städtebaulichen Betrachtung der Bilder fällt freilich auf, daß sie immer noch eine Fülle von Rätseln enthalten, deren Aufklärung ganz wesentlich zum Verständnis der Bilder und auch ihrer praktischen Auswertung beitragen würde. Bei der Synthese, die diese Bilder geben, verlangt man unwillkürlich nach einer Erklärung, aus welchen Gründen und Ursachen gerade die in dem betr. Bilde sichtbar werdende Synthese entstanden ist. Hier hätte das Werk vielleicht an einigen Beispielen noch mehr in die Tiefe dringen können und durch genaues Eingehen auf das betr. Bild die Verhältnisse auseinandersetzen und die städtebaulichen Anregungen, die ja in der Wirklichkeit immer in reichstem Maße vorhanden sind, mehr ausschöpfen können. Da dies natürlich nur bei einer kleinen Auswahl der gezeigten Bilder möglich ist, hätte sich der Verfasser bei den übrigen Bildern auf einige schlagwortartige Bemerkungen zu jedem einzelnen Bild beschränken können. Im jetzigen Zustand ist die Verbindung zwischen dem allgemeinen Text und den doch ganz besondere Fälle aufweisenden Bildern natürlich nur locker, und mancher Fachmann wird die Anwendung der im Text mitgeteilten Grundgedanken auf den im Bilde gezeigten Einzelfall vermissen.

Es bleibt also bei kommenden Veröffentlichungen noch ein reichlicher Spielraum übrig, die Arbeit zu vertiefen und praktisch noch wertvoller zu machen. Es muß aber anerkannt werden, daß das vorliegende Werk wohl die erste größere Arbeit ist, in der eine so stattliche Anzahl ausgezeichnete Luftaufnahmen mit besonderer Beziehung auf Städtebau und Siedlungswesen und unter Betonung städtebaulicher Grundgedanken herausgegeben worden ist. Es wäre denkbar, daß in einem zweiten Bande durch eine Auswahl der Bilder und einige neu hinzugefügte, durch Heranziehung von Ortskundigen, ferner z. B. durch Vergleich von Luftbildern vor und nach erfolgter Bebauung einer Gegend für die Praxis noch wertvollere Ergebnisse zusammengetragen werden könnten.

Aber auch der vorliegende Band ist für jeden Städtebauer äußerst anregend und wird vor allem auch für den städtebaulichen Unterricht, wenn die Auf-

nahmen als Lichtbilder projiziert werden können, wichtige Dienste leisten. Besonders hervorzuheben ist auch, daß der Verfasser Wert darauf gelegt hat, dieselbe Stadt von verschiedenen Standpunkten aus zu zeigen und aus verschiedenen Höhen, so daß es möglich ist, einmal die siedlungstechnische Entwicklung der weiteren Umgebung (wie in Abb. 1, S. 113), das andere mal die Entwicklung in nächster Nähe der Stadt zu beurteilen und beide miteinander in Zusammenhang zu bringen.

Auch für die landwirtschaftliche Siedlung ergeben sich wertvolle Anregungen. So ist z. B. bei bestehenden Dörfern, wo zudem meist das Planmaterial vollständig fehlt, an der Hand des Luftbildes wesentlich besser zu beurteilen, wo etwa eine Ansiedlung von Landarbeitern oder Handwerkern angeordnet werden könnte, und wie bei teilweiser Intensivierung und sonstiger Umgestaltung der Landwirtschaft, verbunden mit Neuansiedlung, Dorfplage und Dorfflur neu zu gestalten wären.

Von besonderer Anschaulichkeit sind natürlich die Aufnahmen von Industriegebieten und Großstädten, wobei naturgemäß Wien mit besonders schönen und reichhaltigen Aufnahmen vertreten ist. Das Durcheinander von Industrie- und Wohnhausbebauung oder die Ansiedlung von Industrien an Kanälen und kanalisierten Flüssen (Abb. 2, S. 114), Blicke auf Eisenbahnanlagen, die geradezu wie anatomische Muskelzeichnungen wirken (z. B. Leipzig Abb. 3, S. 114) sind für den Städtebauer äußerst lehrreich. So lassen sich z. B. die Fragen einer Umgestaltung der Leipziger Bahnhofsanlagen zur Gewinnung neuer großer Messegelände an solchen Übersichten besser als an allen Plänen studieren. Ein Blick auf die Leipziger Bahnhofsanlagen zeigt z. B., wie gequält die Lösung dieses Kopfbahnhofes zustande gekommen ist, wie große Durchgangsstrecken für D-Züge in scharfen Kurven rechtwinklig in den Hauptbahnhof einbiegen müssen, wie die Breite dieses Kopfbahnhofes infolge der Notwendigkeit, Aus- und Einfahrt zu haben, das Doppelte eines Durchgangsbahnhofes betragen muß, und wieviel leichter und zweckmäßiger auch für die großen Verkehrsverbindungen Leipzigs gewesen wäre, einen Durchgangsbahnhof zu schaffen und die entgegengesetzten Fahrtrichtungen zwanglos ineinander übergehen zu lassen. Das Bild zeigt ferner den ungeheuren Platzgewinn, der für künftige Geschäftsbauten, vor allem für die Messe, entstehen würde, wenn unter Benutzung der großen Bahnhofsanlagen für Messezwecke ein neuer Durchgangsbahnhof errichtet würde (Abb. 3 u. 4, S. 114 u. 115). Diese hier natürlich nur ganz theoretisch gemachten Bemerkungen sollen an dieser Stelle nur dartun, welche wichtigen Dienste das Luftbild gerade in solchen Fällen leisten kann, wo man ohne großen Aufwand an neuem Planmaterial zunächst nur Anregungen für künftige Gestaltungen sucht. Ein Blick auf die Umgebung des Rathauses in Breslau (Abb. 5, S. 115) zeigt mit besonderer Klarheit die Möglichkeiten und Zweckmäßigkeiten der dort geplanten Umgestaltungen sowohl bei einer Erweiterung des Rathauses wie auch bei den sonstigen Umgestaltungen im Interesse des Verkehrs auf den benachbarten Plätzen. Auch die Anlage neuer Siedlungen und ihr Verhältnis zur Umgebung wird aus dem Luftbild besonders deutlich und die allmähliche Entstehung der baulichen Entwicklung einer solchen Siedlung läßt sich gar nicht besser dokumentarisch festlegen als durch derartige Aufnahmen in gewissen Zeitabständen.

Für den Unterricht kann es gar keine bessere Übung geben, als die jungen Städtebauer und Siedlungstechniker einzelne dieser Abbildungen in kleinen schriftlichen Arbeiten besprechen zu lassen. Erst hierbei wird sich zeigen, welche Fundgrube das Luftbild für die Beurteilung der verschiedensten Siedlungsverhältnisse ist, und zweifellos dürfte nichts so nützlich sein, um gerade auf diesem vielumstrittenen Gebiet zu festen Grundsätzen zu kommen, als die immer erneute Besprechung und Erörterung der in dem vorliegenden Buche mitgeteilten Grundfragen an einzelnen Fall und am einzelnen Bild. Das Bruaner'sche Buch kann somit vor allem Lehranstalten, aber auch allen Fachleuten und jedem Laien, der sich für Städtebau- und Siedlungsfragen interessiert, nur aufs wärmste empfohlen werden. —

Inhalt: Die neue Form der Siedlung — Siedlungsplan für den Gemeinde- und den Rittergutsbezirk Schulzendorf bei Eichwalde-Schmökowitz — Das Luftbild im Städtebau und Siedlungswesen —

Verlag Deutsche Bauzeitung G. m. b. H., Berlin — Für d. Redaktion verantw.: Fritz Eiselen, Berlin — Druck: W. Büxenstein, Berlin SW 48