

STADT UND SIEDLUNG

BEBAUUNGSPLAN · VERKEHRSWESEN
VERSORGUNGS-ANLAGEN

NR.

9 BERLIN
SEPT.

1928

MONATSHEFT ZUR DEUTSCHEN BAUZEITUNG

HERAUSGEBER:

PROFESSOR ERICH BLUNCK UND REG.-BAUMEISTER FRITZ EISELEN

ALLE RECHTE VORBEHALTEN / FÜR NICHT VERLANGTE BEITRÄGE KEINE GEWÄHR

GROSSSTADT UND VERKEHRSREGELUNG

AUS DER AUSSTELLUNG „DIE TECHNISCHE STADT“ IN DRESDEN

Von Prof. H. Ehlgötz. Essen-Berlin

Mit 19 Abbildungen

Auf der Jahresschau „Die Technische Stadt“ sind in der Gruppe „Verkehr“ in Halle 24 von verschiedenen Städten interessante Einzelheiten über moderne Verkehrsregelungen dargestellt. Unter diesen Städten bringen Berlin, Hamburg, Dresden, Köln und Essen eine Reihe von großzügigen Plänen und Modellen, die den Anforderungen des heutigen Verkehrs in besonderem Maße Rechnung tragen.

In Folgendem sollen die Ausstellungen der Städte Hamburg, Köln und Essen behandelt werden.

Hamburg hat in der letzten Zeit eine große Anzahl von Plätzen und Straßen neu unterteilt und in der Befestigung neu hergestellt.

Hierzu zählt in erster Linie die Umgestaltung des Berliner Tors (Abb. 1, S. 117). Die Niveaure Kreuzung der Hauptausfallstraßen, welche den Durchgangsverkehr Hamburg—Berlin und Hamburg—Harburg zu bewältigen haben, wird durch Überführung der Verbindungsstraße nach Harburg über die Ausfallstraße Hamburg—Berlin beseitigt. Eine Treppenanlage an der neuen Unterführung ermöglicht den Umsteigeverkehr zwischen den sich kreuzenden Straßenbahnen. Die Überführung der Straße Berliner-Tor-Damm über die Eisenbahnen ist mit Rücksicht auf den ständig wachsenden Verkehr entsprechend verbreitert worden. Als weiteres Beispiel eines für den Ringverkehr und für die Aufstellung von Autos



ABB. 1

UMGESTALTUNG DES BERLINER TORS IN HAMBURG. 1 : 2500

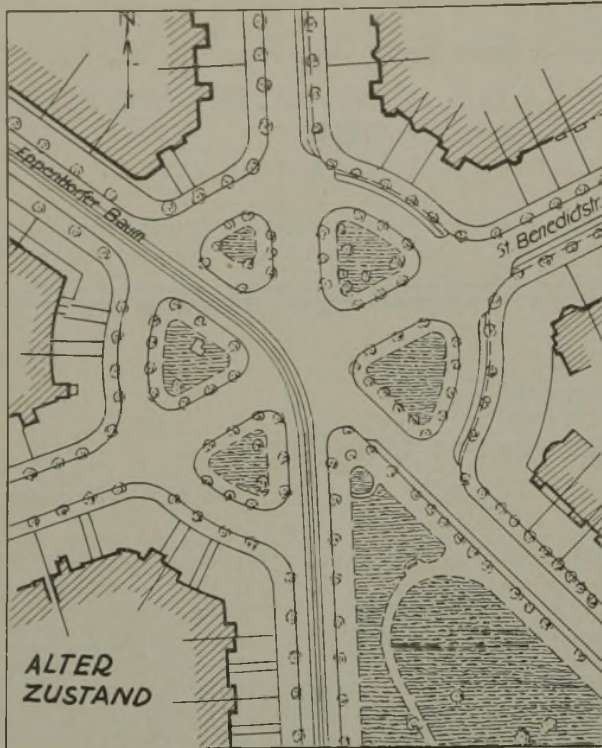
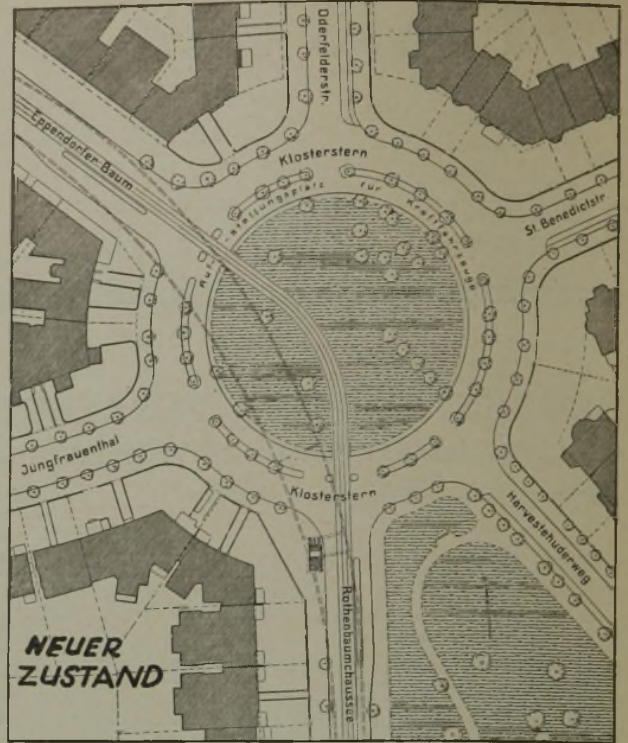


ABB. 2. ALTER ZUSTAND



NEUER ZUSTAND. ABB. 3

zweckmäßig ausgestalteten Platzes ist der im Zusammenhange mit dem Bau der Untergrundbahn Kellinghusenstraße—Jungfernstieg ausgeführte Platz am Klosterstern (Abb. 2 u. 3, oben) zu erwähnen. Dieser Platz mit den in seiner Mitte sich kreuzenden Straßen ist in vorbildlicher Weise in einen Platz für Kreisverkehr umgewandelt worden, wobei das kreisförmige Innere sowie die durchschneidenden Straßen als einfache Grünfläche ausgestaltet wurden. Der Loignyplatz, eine platzartige Einmündung von 5 Hauptausfallstraßen, ist so verändert worden, daß die Anzahl der gefährlichen Kreuzungen verringert und unter Einschränkung der früher zu großen nördlichen Platzbreite eine mehr bahnmäßige Führung des Verkehrs erzielt wurde.

Außer diesen großen Verkehrsregelungen, die in ihrer Anpassung an den neuen wachsenden Verkehr als gute Lösungen zu betrachten sind, zeigt die Stadt Hamburg noch einige Kanalisationsmodelle, u. a. die Abwasserkläranlage Bergedorf, sowie die kürzlich erst ausgeführte Unterdrückung eines Hauptwasserkanals und Geräte zur Beseitigung von Schlammablagerungen in Abwasserkanäle.

Köln hat wie Hamburg in den letzten Jahren ebenfalls eine Reihe von Änderungen großer Verkehrsplätze und -straßen im Bereiche der Altstadt vorgenommen. Diese Änderungen haben, wie aus den Darstellungen auf der Ausstellung zu ersehen ist, auf Grund eingehender Verkehrszählungen stattgefunden. Aus diesen Verkehrszählungen (Abb. 4 u. 5, S. 119) ergibt sich die außerordentlich verschiedene Beanspruchung der Straßen. So ist die Hohe Straße z. B. in der Hauptsache für den Fußgängerverkehr bestimmt, wogegen die Ringstraßen vorwiegend den großen Fuhrverkehr aufzunehmen haben. Unter Berücksichtigung der Leistungsfähigkeit der Straßen in bezug auf den Verkehr ist die Stadt Köln dann an ein Umbauprogramm herangegangen, das den künftigen Verkehrsbelangen Rechnung tragen soll. Die bisherigen Änderungen sind hauptsächlich in den Ringstraßen und auf den Hauptverkehrsplätzen vorgenommen worden. Die neuen Ringstraßen sind seinerzeit als Grünring angelegt

worden. Nachdem durch Verkehrszählungen eine ständige und sehr starke Verkehrszunahme festgestellt wurde, entschloß sich die Stadt, den Ring zu einer reinen Verkehrsstraße umzugestalten. In welcher Form dabei vorgegangen ist, zeigt das Querprofil des Habsburger Ringes in seinem früheren Zustand und heutigen Ausbau (Abb. 6, S. 120). Aus der Gesamtbreite von 36^m ist die in der Mitte gelegene Promenadenstraße von 14,50^m verschwunden, um einem eigenen 7^m breiten Bahnkörper für die Straßenbahn Platz zu machen. Anschließend an den Straßenbahnkörper sind zwei Fahrbahnen von je 8,50^m Breite angelegt. Es folgen dann auf beiden Seiten Gehwege von 6^m. Es ist deutlich zu erkennen, daß bei dieser Umgestaltung rücksichtslos von dem Grundsatz ausgegangen wurde, die Straßen lediglich dem Verkehr dienstbar zu machen. Ob diese Lösung der Veränderung einer Grünstraße in eine reine Verkehrsstraße als besonders glücklich bezeichnet werden kann, ist zu bezweifeln. Jedenfalls kann ich anderen Städten nicht empfehlen, dieses Beispiel als Vorbild zu übernehmen; denn selbst in einer Verkehrsstraße ist das Grün, wenn auch nur in bescheidenem Maße, immerhin erwünscht. Mit der Umgestaltung der Ringstraße mußte selbstverständlich eine große Reihe von Straßenkreuzungen bzw. Platzanlagen eine Änderung erfahren. Als Beispiele zeigt die Ausstellung Verkehrsregelungen am Chlodwigplatz, die Kreuzung des Hohenzollernringes mit der Ehrenstraße und die Verkehrs-umgestaltung vor dem Vater-Rhein-Brunnen. Als ein besonders gut gelungenes Beispiel sei die Kreuzung des Hohenzollernringes mit der Ehrenstraße (Abb. 7 u. 8, S. 120) erwähnt. Der alte Zustand überließ den größten Teil der Platzanlage in verschwenderischer Form dem Fuhrverkehr. Es zeigt sich hier, daß der Verkehr für seine Abwicklung weniger auf große Platzflächen angewiesen ist, als vielmehr auf eine klare Führung der für den Fuhrverkehr notwendigen Fläche. Das ist mit der Umgestaltung restlos erreicht worden. Der Vergleich des alten mit dem neuen Zustande zeigt, wie außerordentlich viel Platz dem Fußgänger als Ruhepunkt für



ABB. 4

STÄDTE-HÖCHSTVERKEHR DER FUSSGÄNGER

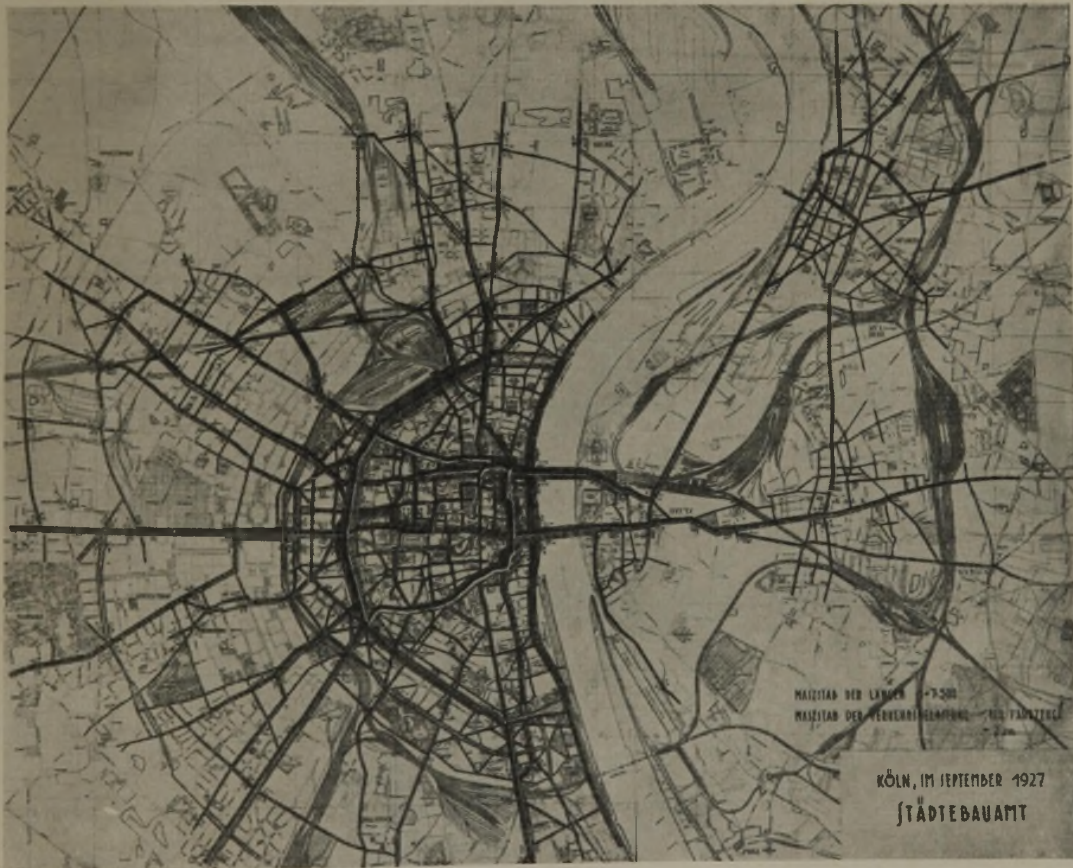
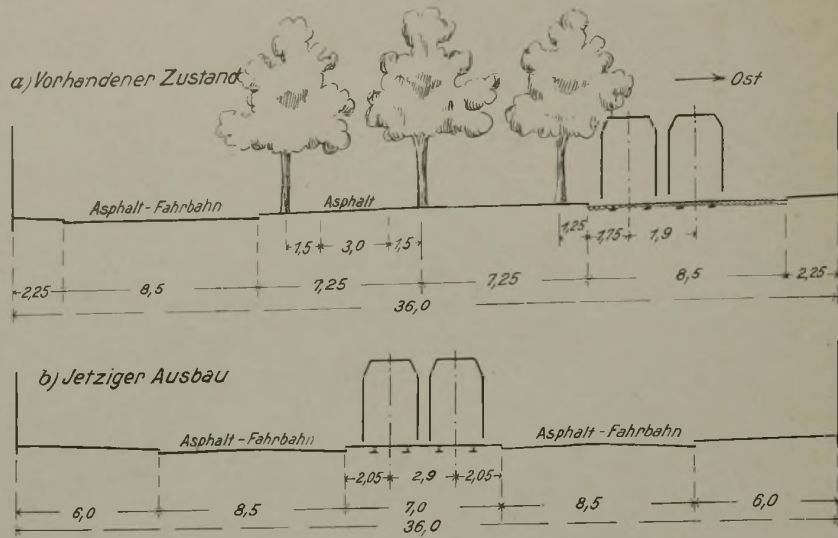


ABB. 5

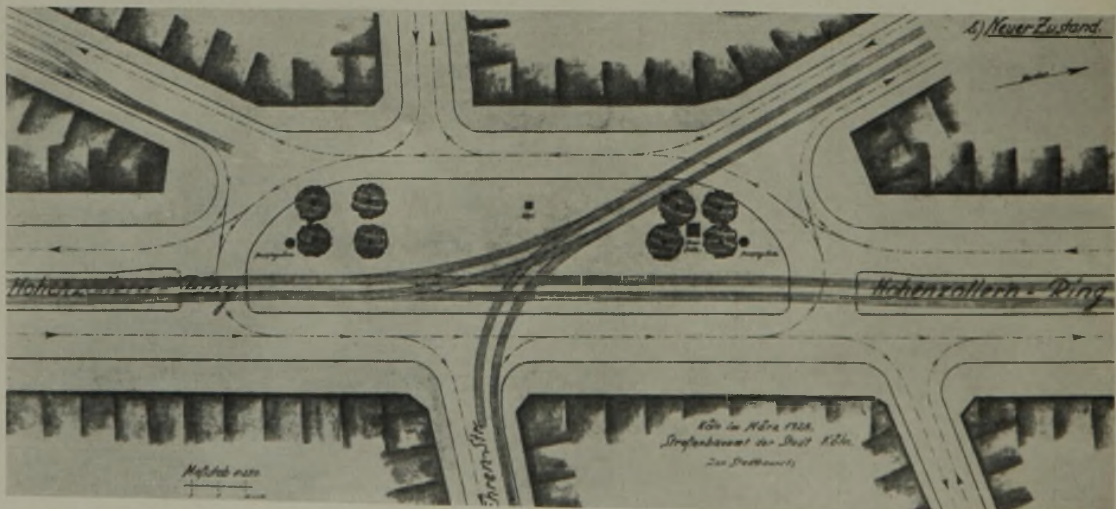
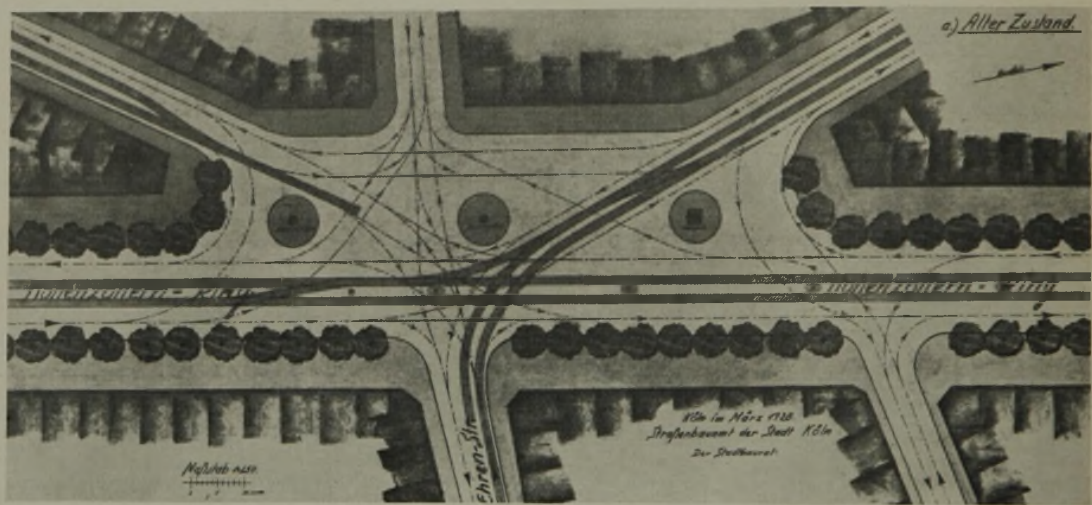
STÄDTE-HÖCHSTVERKEHR DER FAHRZEUGE

Ergebnisse der Verkehrszählung 1926 in Köln a. Rh.



QUERPROFILE VOM HABSBURGER RING. 1 : 300

ABB. 6



OBEN ALTER, UNTEN NEUER ZUSTAND

ABB. 7 u. 8

Verkehrsregelung-Platzanlage am Hohenzollern-Ring an der Kreuzung Ehren-Straße in Köln a. Rh.

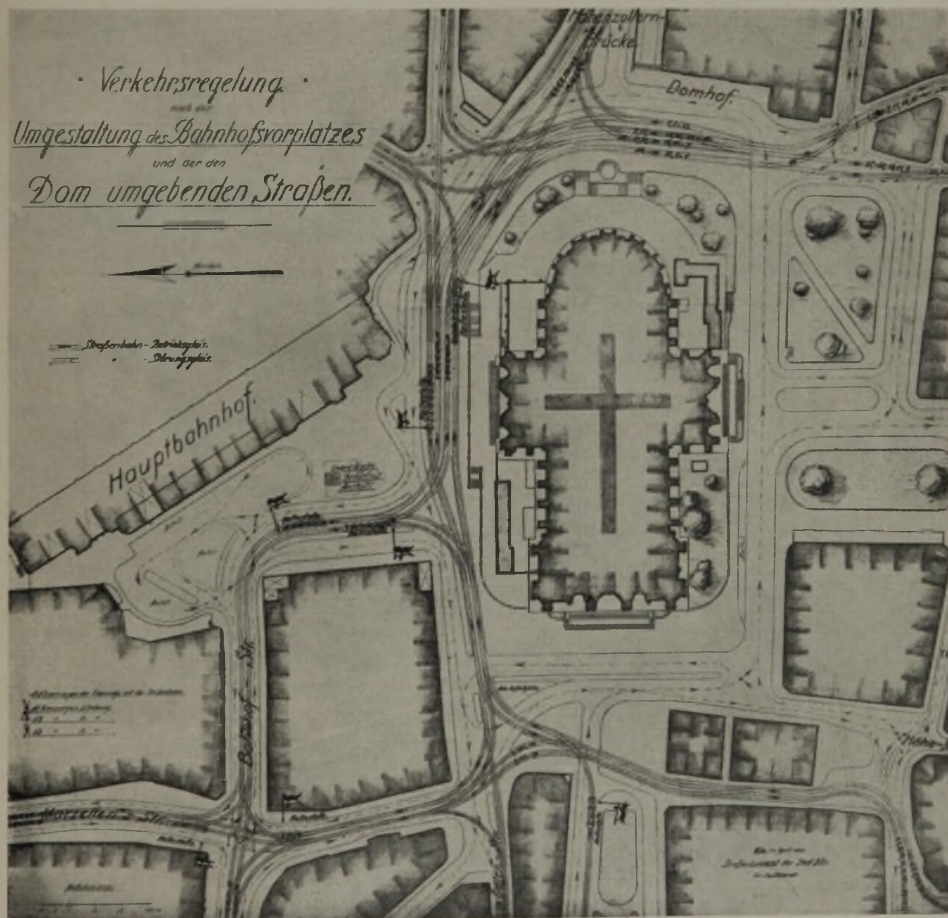
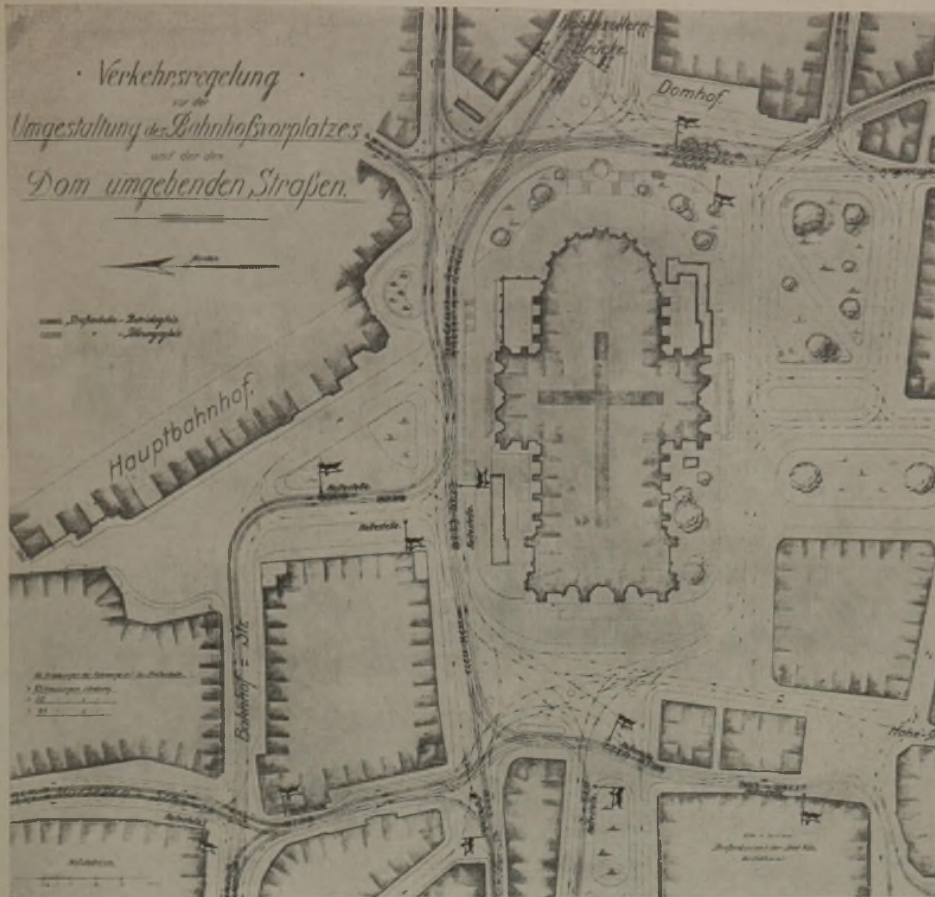


ABB. 9 u. 10

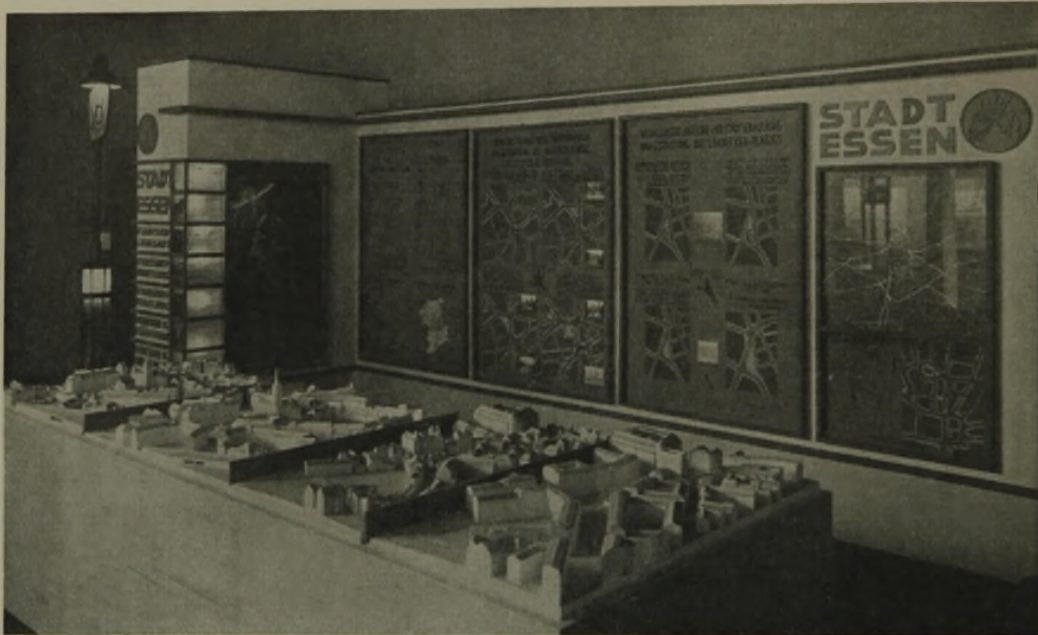
ALTER UND NEUER ZUSTAND

Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes und der den Dom umgebenden Straßen in Köln a. Rh.

die Beobachtung des Stadtbildes gelassen ist. Größere Umgestaltungen hat die Stadt Köln noch an den Plätzen in der näheren Umgebung des Domes vorgenommen. Als weiteres Beispiel einer glücklichen Lösung kann die Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes und der den Dom umgebenden Straßen angesehen werden (vgl. Abb. 9 u. 10, S. 121). Hier gilt in großen Zügen das zu der Umgestaltung der Platzanlage am Hohenzollernring Erwähnte. Der neue Plan zeigt westlich, südlich und östlich des Domes eine ganz klare Teilung der Flächen für die verschiedensten Verkehrsarten; Fahrverkehr, Straßenbahn- und Fußgängerverkehr. Ebenso ist bei dem an sich sehr beschränkten Platz vor dem Hauptbahnhof verfahren worden. Der Fahrverkehr, besonders die Anfahrt zum Hauptbahnhof, ist durch Anordnung von schleifenartigen Fahrbahnen aber immerhin so glücklich gelöst, daß der Fußgänger den denkbar größten Schutz genießt.

kanzel sowie in natürlicher Größe die Essener Verkehrsleuchtsäule aufgestellt.

Die Beziehungen zwischen Verkehr und Städtebau sind in großzügiger Weise in einem allgemeinen Verkehrsplan der Stadt mit den Eisenbahnen, Bahnhöfen, Wasserstraßen, Häfen, Straßenbahnen mit Haltestellen, Autobuslinien, Verkehrsstraßen, Tankstellen, Flughafen mit Fluglinien sowie den dringend notwendigen Verbesserungen des Gesamtstraßennetzes, z. B. Vervollständigung des Altstadt-Umgehungsringes im Norden der Stadt und der neuen Ausfallstraßen dargestellt. Im Rahmen der verkehrstechnischen Umgestaltungen werden Pläne des Viehofer- und Limbecker Platzes in je 4 Darstellungen (Zustand vor jeder Verkehrsregelung, Zustand nach der ersten polizeilichen Regelung, Zustand nach dem Umbau und zuletzt die endgültige städtebauliche Regelung) und in je 2 Modellen der heutigen und künftige Zustand



AUSSTELLUNGSSTAND DER STADT ESSEN UND DRESDEN

ABB. 11

Die Stadt Essen zeigt in ihrem in neuzeitlicher Form errichteten Ausstellungsstand (Abb. 11, oben) in vier Abteilungen Darstellungen der Verkehrsermittlung, Verkehrsregelung, der Beziehungen zwischen Verkehr und Städtebau und Verkehr und Straßenbau. Außerdem sind in Verbindung damit einige interessante Neuerungen der städtischen Berufsfeuerwehr ausgestellt, die sich auf die Verkehrsentwicklung beziehen. Die Verkehrsermittlung zeigt eine plastisch beleuchtete Darstellung der Verkehrszählung sowie eine Verkehrsstatistik nach Wochentagen und Stunden, welche den Dienstag und Mittwoch als größte Fuhrwerstage kennzeichnen. Der Limbecker Platz hat in der Zeit von 10–12 Uhr den größten Autoverkehr, der Viehofer Platz in der Zeit von 8–9 Uhr den größten Fuhrverkehr aufzuweisen. Lichtdiagramme zeigen einige mittels Seismograph vorgenommene Erschütterungsmessungen auf den verschiedensten Straßenebefestigungen.

In der Abteilung „Verkehrsregelung“ wird die Umleitung des Fernverkehrs um die Altstadt sowie die endgültige Verkehrsregelung in der Altstadt selbst (Einbahnstraßen) mit besonderer Verkehrsregelung am Hauptbahnhof und anderen wichtigen Punkten gezeigt. Des weiteren ist ein Modell der bekannten Essener Verkehrs-

gezeigt. Beachtenswert ist die Umgestaltung des Limbecker Platzes. Hier fließen 5 Straßen auf einem dreieckigen Platz zusammen (Abb. 12, S. 123). Das Innere des Dreiecks ist mit dem Denkmal von F. A. Krupp in einer Grünfläche ausgefüllt. Die Zunahme des Verkehrs verlangte hier eine Verbesserung, die dadurch erreicht wurde, daß die Bürgersteige an den drei Ecken der großen Denkmalsinsel vorgezogen, die Rettungsinsel in der westlichen Fahrstraße in nordöstlicher Richtung verlängert und in ihrer Fortsetzung eine kreisförmige Insel neu angelegt wurde (Abb. 13, S. 123). Im Brennpunkt der Kreuzung Limbecker und Friedrich-Ebert-Straße wurde eine Verkehrskanzel errichtet, von der aus der neu eingeführte Rundverkehr geregelt wird. Diese Maßnahmen haben aber, wie nicht anders zu erwarten war, das frühere Verkehrswirrwarr nur einigermaßen gemindert, so daß Ende 1927 im Rahmen der vorhandenen Platzfläche als erste Etappe in der Platzlösung ein neuer Entwurf aufgestellt werden mußte, der in Abb. 14, S. 124, wiedergegeben ist. Der Straßenzug an der östlichen Platzwand wurde als Durchgangsstraße freigelassen und die übrigen Straßen auf Kosten der Platzfläche erheblich verbreitert. Bei der endgültigen Ausgestaltung (Abb. 15, S. 124) wird die südliche Platzwand zurückverlegt und unter

Benutzung der Ostfeldstraße eine senkrechte Kreuzung der Straßenbahn des Süd-Nord- und West-Ost-Verkehrs geschaffen werden, um so einen glatten Verkehr zu gewährleisten. Als weitere Entlastung sei noch auf den im Zuge des Gänsemarktes geplanten Ost-West-Durchbruch durch die Altstadt hingewiesen, wodurch ebenfalls eine senkrechte Straßenbahnkreuzung erreicht wird. Bei der großen Bedeutung des Platzes im Stadtbild ist hier auf die städtebauliche Abwägung der Baumassen (Abb. 16, S. 124) allergrößter Wert gelegt.

Bredeneyer Berges gezeigt (Abb. 17, S. 125). Diese Strecke war noch in altem Landstraßenprofil in 5^m Breite chaussiert und erforderte bei der überaus starken Inanspruchnahme jedes Jahr eine Neueindeckung und zwischendurch ständige Instandsetzungsarbeiten. Der starke Fußgängerverkehr wickelte sich auf einem ganz schmalen Streifen ab. Die Fußgänger waren sehr oft gezwungen, zwischen den Baumücken Schutz zu suchen. Der neue Querschnitt (Abb. 18, S. 125) enthält bei 9,80^m nutzbarer Fahrbahnbreite auf der Bergfahrseite zunächst einen 3^m breiten

ABB. 12
URSPRÜNGLICHER
ZUSTAND



ABB. 13
JETZIGER ZUSTAND



ABB. 12 u. 13
VERKEHRS-
REGELUNG AM
LIMBECKER PLATZ
IN ESSEN

In der 4. Abteilung des Ausstellungsstandes der Stadt Essen werden die Beziehungen zwischen Verkehr und Straßenbau eingehend beleuchtet. Es wird eine Versuchsstrecke für Straßenbefestigung, Asphalt- und Betonstrecke in verschiedenen Befestigungsarten gezeigt sowie die Ergebnisse einer vier Jahre alten Granit- und Basaltpflasterversuchsstrecke. Als Beispiel der Durchführung von Verkehrsstraßen durch Erholungsflächen (Hochfußweg) und der besonderen Befestigungsart für steile Verkehrsstraßen wird der Umbau des in Nachstehendem näher besprochenen sogenannten

Chaussierungsstreifen für Pferdefuhrwerke, so dann einen 5,50^m breiten Pflasterstreifen und schließlich auf der Talfahrseite einen mit Hochofenschlacke befestigten Bremsstreifen von 1,50^m Breite. Der letztere hat den Zweck, den zu Tal fahrenden, meist mit Anhängern versehenen Lastkraftwagen, von denen ein großer Teil Kohlen und Koks in das sogenannte Bergische Land befördert, im Augenblicke der Gefahr Schutz zu bieten. Auf der Ostseite ist für diejenigen wenigen Fußgänger, die unumgänglich die Fahrstraße benutzen müssen, ein besonderer 2^m breiter Gehweg abgetrennt. Im übrigen wickelt sich der

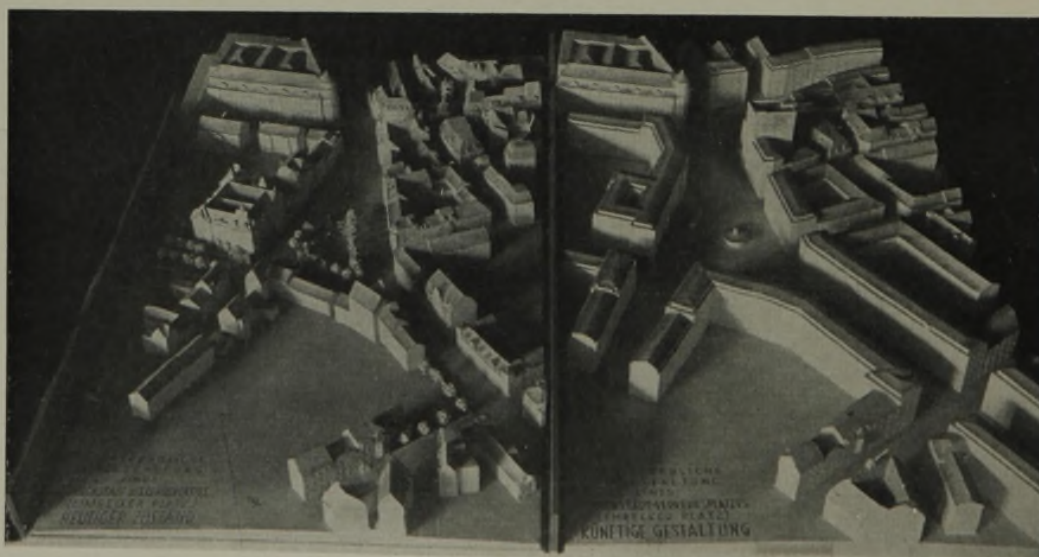


ABB. 14
ZWISCHENLÖSUNG



ABB. 15
ENDLÖSUNG

Gestaltung des
Limbecker Platzes
in Essen



FRÜHERER UND ZUKÜNFTIGER ZUSTAND NACH DEM MODELL

ABB. 16

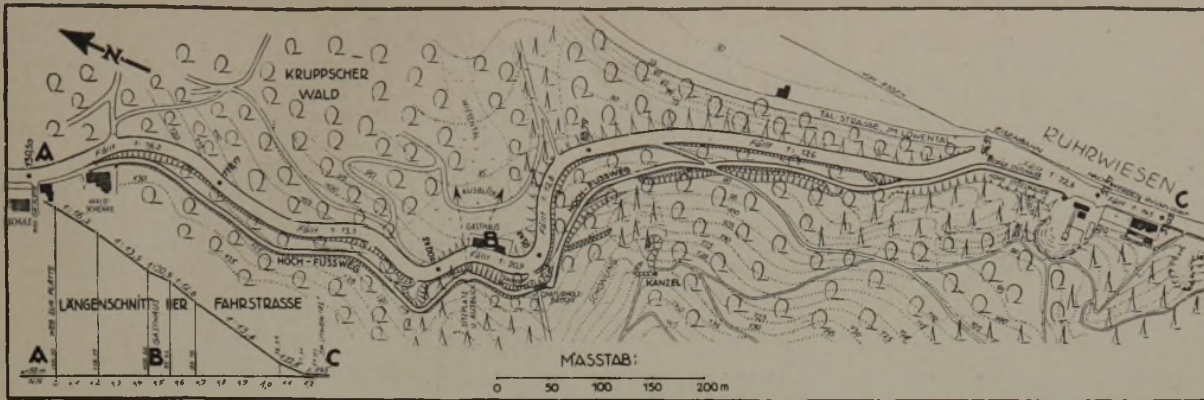


ABB. 17

STEILE VERKEHRSSTRASSE DES BREDENEYER BERGES, ESSEN. 1 : 7500

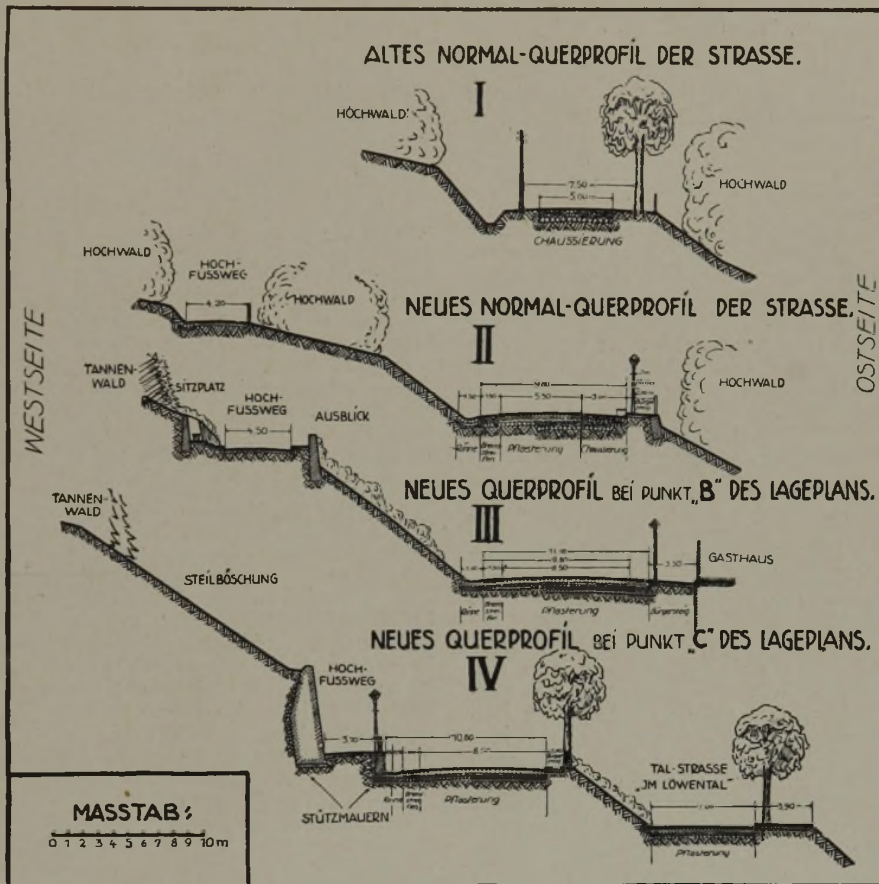


ABB. 18
QUERPROFILE
ZU ABB. 17



ABB. 19
SCHAUBILD
ZU ABB. 17

starke Fußgängerverkehr auf einem etwa 20 m in die westliche Berghangseite eingeschnittenen und 6 bis 8 m über der Fahrstraße liegenden Hochfußweg ab (Abb. 19, S. 125). Dieser Hochweg, der nach der Straßenseite zu durch ein Naturholzgeländer geschützt ist, eröffnet auf seinem gewundenen Laufe dem Spaziergänger immer neue Wald- und Bergbilder. Ein erhöhter Sitzplatz mit Aussichtskanzel gestattet einen Blick auf das schöne Ruhrtal.

Besonders bemerkenswert sind die im Essener

Ausstellungsstand gezeigten neuartigen Straßenbeschilderungen, Verkehrssäulen, Verkehrskanzeln und Signale in verschiedenen Typen, die in beleuchteten Lichtbildern in einem Stereo-Apparat betrachtet werden können.

Zusammengefaßt bietet die Ausstellung „Die Technische Stadt“ in den einzelnen Städtegruppen ein Material, das in seiner außerordentlichen Vieltätigkeit interessante Einblicke in die Belange der modernen Großstadt-Verkehrsregelung gestattet. —

STADTPLAN UND WOHNUNGSPLAN VOM HYGIENISCHEN STANDPUNKTE VON GUSTAV LANGEN*)

Von Dr. Karl H. Brunner, Wien

Die Ergebnisse der großen Hygiene-Ausstellung Dresden 1910, deren reiche Sammlungen heute noch den Grundstock zahlreicher Ausstellungen für Volksgesundheit und verwandte Fragen darbieten, wurden seinerzeit im „Handbuch der Hygiene“ zusammengefaßt, das von Rubner, v. Gruber und Ficker im Jahre 1911 begründet wurde und dessen fünf Bände im Verlage S. Hirzel, Leipzig, seither nacheinander erschienen sind. Das hier besprochene Werk von Gustav Langen stellt einen erweiterten Sonderdruck der 1. Abteilung des II. Bandes dar. Es stützt sich, abgesehen von den eben genannten Grundlagen, zum großen Teile auf die Sammlungen des vom Verfasser in der Vorkriegszeit aufgebauten Wandermuseums des deutschen Archivs für Siedlungswesen, dessen „städtebauliche Einheitspläne“ auch für stadtbauhygienische Untersuchungen wertvolle Unterlagen boten.

Die hygienischen Gesichtspunkte des modernen Städtebaues gelten seit Jahren so gut wie erforscht; mit der praktischen Anwendung der als hygienisch einwandfrei erkannten Richtlinien aber blieb man um so weiter zurück, je schwieriger sich in der Nachkriegszeit die wirtschaftliche Lösung des Städtebaues gestaltete. Eben deshalb besteht die Gefahr, daß jene Erkenntnisse wieder in Vergessenheit geraten. Ja, die Beispiele wären zahlreich, in denen sich der von Unberufenen ausgeübte „Städtebau“ heute gegen sie veründigt. Es ist dem Verfasser daher vollkommen beizupflichten, wenn er eine Zusammenfassung der hygienischen Belange des Städtebaues — eine Art Rückschau über die theoretischen Errungenschaften auf diesem Gebiete — als notwendig bezeichnet. Diese Rückschau wird dadurch zu einem förmlichen Archiv der Städte- und Wohnungshygiene, daß dem Werke eine umfangreiche Bibliographie aller einschlägigen Werke und Studien (einschließlich jener der Grenzgebiete) aus den Jahren 1910 bis 1923 beigegeben ist; den praktischen Wert der Bibliographie beeinträchtigt bloß der Umstand, daß die besonders reiche Literatur der letzten Jahre nicht mehr mitverarbeitet ist, wie ja auch im Textlichen die Nichteinbeziehung mancher neueren Arbeiten, so etwa der Studien von Rading, Paul Wolf, Alexander Klein u. a., als Lücke empfunden wird.

Was hingegen die Langen'schen Studien vor durchaus aktuellen Veröffentlichungen der letzten Zeit auszeichnet, das ist die aus reicher Sachkenntnis geschöpfte historische Darstellung, die das Werden von Bausitten und -gestaltungen in förmlich geographischer und biologischer Gebundenheit aufzeigt und so zu unanfechtbar zutreffenden Schlußfolgerungen gelangt. Hierher gehören Langens Auseinandersetzungen mit den Wohnsitten und den Forderungen an den Wohnungsgrundriß, mit dem sozialwirtschaftlichen Leben und der Struktur der Großstadt, insbesondere aber die Bearbeitung des Abschnittes der „städtischen Grünanlagen“. Es ist bekannt, daß Gustav Langen aus seiner tiefen Kenntnis der Erfordernisse wahrer Volkswohlfahrt schon frühzeitig für eine systematische Pflege und Entfaltung des städtischen Grünlandes und besonders auch des Kleingartenwesens eintrat. Die

Entwicklung dieser Anlagen in der Nachkriegszeit hat die Richtigkeit seiner Forderungen wohl hinlänglich bestätigt. Die auf das Kleingartenwesen bezugnehmenden Bemerkungen des Buches sind auch für die nunmehrige Entwicklung wieder zielweisend.

Eine gewisse Aufklärung zur Frage der heute — angesichts des andauernden Wohnungsmangels — zutreffendsten Wohnungsgrößen in Neubauten bringt die systematische Unterscheidung von „Obdach und Wohnung“, die Ableitung der ökonomischsten Raumgruppierungen mit allen städtebaulich zugehörigen Überlegungen (volkswirtschaftliche Leistungsfähigkeit, Wohnungsergänzung, Städtesanierung, Verkehr). Die jüngsten Ergebnisse des reformierten mehrgeschossigen Mietwohnungsbaues — des Wohnblocks, der Zeilenverbauung —, die ja mit in die letzten Jahre fallen, sind in dem, wie gesagt, früher abgeschlossenen Werke durch einige Vorläufer vertreten.

Dem vorliegenden Sonderdruck ist eine besonders wertvolle Abhandlung beigegeben über die hygienische Bedeutung der Besonnung für den Wohnungs- und Städtebau. Auch diese Studie ist mit erläuternden Tafeln und Tabellen ausgestattet, so daß damit jedem in die Materie weniger Eingeweihten die Möglichkeit geboten ist, sich bei Projektierungen über die vorteilhaftesten Besonnungsverhältnisse jeweils selbst ein Urteil zu bilden. Mit Recht wendet sich Langen gegen das „städtebauliche Dogma“ der Nord-Süd-Straßen, indem er darlegt, daß die praktisch wirksame Besonnung bei Südlage der Wohnungen wertvoller ist als bei Ost-West-Lage, so daß auch bei geschlossener Bauweise der Zeilenverbauung mit Ost-West-Richtung der Vorzug zu geben ist. Den Nachteil, daß nun die Nordfront fast gar keine wirksame Besonnung erhält, behebt Langen in vorteilhafter Weise dadurch, daß er größere Traktiefen an der Südseite sowie eine gute Verbindung der Nord- und Südräume ohne zwischenliegendem Flur empfiehlt (wie solche Grundrisse nunmehr auch von der Reichsforschungsgesellschaft ausgearbeitet wurden), wobei naturgemäß die als Wohnräume weniger benutzten Teile der Wohnung nach Norden verlegt werden. Selbst wenn man sich mit einer Südbesonnung am kürzesten Tage des Jahres durch das obere Viertel des Fensters begnügt (wenn also Straßenbreite und Gegenüber eine tiefere Besonnung nicht gestatten), so ist diese schlechteste Besonnung für das Erdgeschoß mit etwa einstündiger Dauer immer noch wesentlich günstiger als die Besonnung durch die schräg einfallende Sonne an den Ost-West-Fronten gleich breiter Nord-Süd-Straßen (Langen). Diese Überlegungen gelten natürlich nur für doppelt belichtete Wohnungen, während die neueste Entwicklung auch einseitig gelegene Wohnungen — die sogenannten „Vierlinge“, 4 Wohnungen je Stiegenaustritt — als unvermeidlich erweist; für diese muß das vorhin genannte Dogma, um bloß nordseitig gelegene Wohnungen zu vermeiden, wohl aufrecht bleiben.

Wesentliche Vorteile ergeben sich bei der Ost-West-Verbauung aber auch für die Gartenbewirtschaftung, und es ist ein besonderer Vorzug der Langen'schen Studien, diese Frage wieder im engsten Zusammenhange mit den Bedingungen der Gartenwirtschaft selbst und der erfahrungsgemäßen Bewirtschaftungsweise der Hausgärten behandelt zu haben. —

*) Im Verlag von S. Hirzel in Leipzig erschienen 1927 „Stadtplan und Wohnungsplan“. Von Gustav Langen. Mit 119 Tafeln und 7 Figuren im Text.

VERMISCHTES

Städtebau und Wohnungswesen in den Vereinigten Staaten*). Jedem Europäer, der die Vereinigten Staaten bereist und das Leben und Wirken der Bevölkerung näher kennenlernt, fällt die geradezu naiv zu nennende Selbstsicherheit auf, mit welcher man dort allen Problemen entgegentritt, ja, ohne sie als solche zu erkennen, in irgendeiner als die beste oder nützlichste erkannten Art und Weise „löst“. Durch keine Überlieferung, kein Vorurteil beschwert, vermag das amerikanische Volk die kühnsten wirtschaftlichen Unternehmen und technischen Projekte in die Wirklichkeit zu setzen, wenn sie nur, jedes für sich betrachtet, an sich möglich sind. Diese einzelnen, aus dem Chaos des Ganzen, aus dem Wust des Vernachlässigten herausgegriffenen Großwerke sind bewundernswert, aber sie führen, einzeln betrachtet, zu einseitigen Vorstellungen, die dem soziologischen Zustand des Landes widersprechen. Die Darstellung des amerikanischen Bauwesens umfaßte bisher in Wort und Schrift ausschließlich Meisterwerke der Ingenieurtechnik, monumentale Hochhäuser, großartige Park- und Verkehrsanlagen und täuschte so eine überlegene Baukultur vor, um die so mancher — erst im Vorjahre wieder gelegentlich der Wanderausstellung amerikanischer Baukunst — das Land beneidete. Einzig das ungelöste Problem des zunehmenden Autoverkehrs in den Citys, auf das Cornelius Gurlitt, wohl als erster, schon vor vielen Jahren hinwies, schien dieser Vorstellung des Großartigen Abbruch zu tun.

Wer Dr. Walter Curt Behrendts Buch gelesen hat, wird in weitestem Umfange eines besseren belehrt. Seine Teilnahme an der Studienreise, welche sich an den Städtebaukongreß in New York im Frühjahr 1925 angeschlossen, hatte ein außergewöhnlich fruchtbares Ergebnis, das in dem Buche niedergelegt ist und durch seine Vielseitigkeit, aber auch dadurch überrascht, daß Behrendt allen im Bau- und Wohnungswesen Amerikas sich auswirkenden soziologischen Zuständen in bisher ungewohnter Weise auf den Grund geht. Indem hier nicht nur die malerischen und großartigen Stadt- und Straßensichten vor dem Auge abrollen, sondern ebenso die der „ewigen Provisorien“, die zahlreichen Beispiele der in fortwährendem Umbau begriffenen Geschäftsviertel, des Wolkenkratzerchaos, der Reklameorgien und Verkehrsübersteigerungen — tritt im Gesamtbilde wieder jene sorglose Unbekümmertheit auch im Bauwesen zutage, die das Wirtschaftsleben selbst beherrscht. Zahlreiche Einzelheiten der aufgezeigten Gesamtentwicklung können Warnungsrufe für unser eigenes Schaffen im Städtebau und Wohnungswesen sein. Freilich, inwieweit die kapitalistische Wirtschaftsweise Amerikas, mit deren Darstellung Behrendt die Erörterungen einbegleitet, ein Verschulden an der Disharmonie des Bauschaffens trägt, steht dahin; man kann einen prinzipiellen Gegensatz zwischen ihr und dem modernen Städtebau nicht ableiten. Gerade die anerkanntwertesten städtebaulichen Leistungen der amerikanischen Großstädte, ihre Parksysteme, sind — man denke an die Art und Weise ihrer Finanzierung — dank der herrschenden Wirtschaftsweise zustande gekommen. Man darf vermuten, daß Amerika auch andere städtebauliche Großtaten aufzuweisen hätte, wenn die Fachwelt sie in eindeutiger Form vertreten und beantragt hätte.

Sehr bedeutsam sind Dr. Behrendts Untersuchungen über die Ursachen der ständigen Überhöhungen der Hochhäuser, die ihren Grund vor allem in dem rapiden Ansteigen des Bodenwertes in den Geschäftszonen der Städte haben; dadurch wird ein Gebäude mit geringer Geschözzahl sehr bald unrentabel im Vergleich zum Wert des Grundes und muß — oft bevor es im geringsten abgenützt ist — einem wesentlich höheren Bau weichen. Allerdings kann man dem Verfasser darin nicht ganz beipflichten, daß einzig und allein die Bodenspekulation diese Grundwertsteigerungen hervorgerufen hätte. Die amerikanischen Städte haben trotz oder gerade wegen des starren Rechteckschemas, mangels städtebaulicher Differenzierung der Gebiete und Straßenzüge, hinsichtlich ihrer wirtschaftlichen Struktur eine stark zentralistische Entwicklung genommen: die wenigen durch öffentliche Gebäude, Großbahnhöfe, Schnellverkehrs-Knotenpunkte bevorzugten Lagen erfreuen sich überstürzter Nachfrage und er-

fahren naturgemäß eine ständige Steigerung ihres Grundwertes. Eine Abhilfe gegen diesen nun überdies von der Spekulation aufgegriffenen Übelstand wäre nur auf städtebaulichem Wege durch die Reform des Regulierungsplanes und durch rechtzeitig erlassene zutreffende Zonenordnungen möglich gewesen. Die interessanten und bisher wenig beachteten Rückansichten der Hochhäuser, die, eng gegeneinandergekehrt, förmliche Schluchten bilden, in die niemals ein Sonnenstrahl dringt, werden jenen zu denken geben, die die Anwendung des Hochhauses auch bei uns nicht als zweck- und ortsbedingtes Einzelwerk, sondern als allgemeine Überhöhung der Innenviertel empfehlen.

Von den weiteren Abschnitten des Buches seien jene über die Zonung, über das Automobil (in der Rückwirkung seiner überaus rasch zunehmenden Popularisierung auf die Straßen- und Verkehrsverhältnisse), über die großen Durchbrüche, die Parksysteme und die Landesplanung, schließlich die erschöpfenden Ausführungen über das Wohnungswesen hervorgehoben. In diesem letzteren Hauptabschnitte gibt der Verfasser interessante Aufschlüsse über die Verhältnisse des Baumarktes in den Nachkriegsjahren — auch die Vereinigten Staaten erlebten als Folge des Krieges eine starke wirtschaftliche Depression und Wohnungsnot —, über den Aufschwung der Wohnbautätigkeit seit dem Jahre 1925 (dem Rekordjahre des Wohnungsbaues) und über die gesetzlichen und administrativen Maßnahmen zur Behebung der Wohnungsnot. Die mit zahlreichen Beispielen üblicher Wohnungsgrundrisse belegte Darstellung des Wohnungsbaues — die meist 30^m tiefe New-Yorker Bauparzelle führt (bei einer Breite von nur 7,5^m) zu sehr ungünstigen Grundrissen der Miethäuser, die Einfamilienhausviertel wieder sind wegen ihrer nüchternen Barackenhaftigkeit nichts weniger als erfreulich — läßt den großen Vorsprung der europäischen Wohnbaukultur erkennen. Dr.-Ing. Behrendt spricht denn auch mit Recht am Schlusse seines wertvollen Buches die Meinung aus, daß die endgültige Lösung des Wohnbauproblems eher in Europa als in Amerika gefunden werden wird. —

K. H. Brunner.

Wesen und Bedeutung städtebaulicher Wirtschaftspläne, insbesondere für Landkreise in Großstadtnähe. Die Notwendigkeit wirtschaftlichen Städtebaues ist im Laufe der letzten Jahrzehnte, vor allem in der Nachkriegszeit, Staats- und Gemeindeverwaltungen sowie weiten Kreisen des Volkes immer mehr zur Erkenntnis gekommen. Die falsch und zu dicht gelagerten Wirtschaftsmassen, das Ergebnis früheren, vorwiegend künstlerisch eingestellten Städtebaues, hat Zustände herbeigeführt, die im großen und kleinen letzten Endes zum wirtschaftlichen Zusammenbruch unserer Tage mit beigetragen haben. Der Ruf nach Wirtschaftlichkeit ist daher begründet und erklärlich. In Handel und Industrie lautet er Rationalisierung, im Städtebau Dezentralisation der Wirtschaftsmassen. Zur Erreichung dieses Zieles dienen hier wie dort Wirtschaftspläne.

Über städtebauliche Wirtschaftspläne, ihre technischen Einzelheiten, ihr Wesen und ihre Bedeutung sowie ihre praktische Durchführbarkeit und die rechtlichen Grundlagen dazu ist in den letzten Jahren in Tageszeitungen und Fachzeitschriften, vor allem im Zusammenhang mit den Entwürfen eines preußischen Städtebaugesetzes, viel geschrieben worden. Der ganze Komplex dieser neuzeitigen Fragen hat dabei an Klarheit gewonnen; es haben sich im Laufe der Zeit eigentlich verhältnismäßig schnell feste Formen herausgebildet, so daß heute ein Wirtschaftsplan ein festes, eindeutiges Programm bedeutet.

Der städtebauliche Wirtschaftsplan hat zwei Aufgaben: sanierend auf bestehende Verhältnisse einzuwirken und ordnend in den Fluß wilder Entwicklung einzugreifen, in beiden Fällen unter dem Gesichtspunkt plan- und zweckvoller Lagerung wirtschaftlicher Kräfte mit dem Ziel, aus den natürlichen Gegebenheiten den höchsten volkswirtschaftlichen Wert und Nutzen herauszuholen und dabei den treibenden Wirtschaftskräften Möglichkeiten zur Entfaltung und leerlauflosen Arbeiten zu erschließen. Das bedeutet Verbrüderung von Technik und Volkswirtschaft, von technischem und kaufmännischem Denken und Arbeiten, und ist somit ein typisches Kennzeichen des Wirtschaftsplanes.

Praktische Erfolge in dieser Hinsicht sind mancherorts in Städten sowie in Verbänden, Ruhrsiedlungs-

*) Bericht über eine Studienreise von Ministerialrat Dr.-Ing. Walter Curt Behrendt. Zweite, erweiterte Auflage. Verlag Guido Hackeheil A.-G., Berlin. Preis 9 M.

verband, Landesplanungsverbände, zu sehen. Überall hat sich dabei herausgestellt, daß der Wirtschaftsplan auf möglichst breiter Grundlage aufgebaut werden muß und nicht auf engbegrenzte Örtlichkeit beschränkt bleiben darf, wenn er elastisch bleiben und Erfolg haben soll. Denn die einzelnen Städte, mögen sie noch so groß sein, sind heute mehr oder weniger unselbständige Teile einer wirtschaftspolitischen Einheit, eines Wirtschaftsgebietes. Wohl bilden sie innerhalb eines solchen wichtige Ausschnitte und die größten unter ihnen den wichtigsten, den Kern. Aber auch die größten sind in gewissem Sinne auf die kleinen umliegenden ebenso angewiesen wie umgekehrt, allerdings in verschiedenem Stärkegrade. Die Schlußfolgerung daraus führt dazu, nicht nur für Städte, sondern auch für Landkreise, Regierungsbezirke, Landteile Wirtschaftspläne aufzustellen, hat vom engen Städtebau zur weiten Landesplanung geführt.

Diese Tatsache ist heute vor allem für Landkreise in unmittelbarer Großstadtnähe von besonderer Bedeutung. Das Aufstellen bzw. das Vorhandensein klarer und gesunder Wirtschaftspläne im Geiste organischer Dezentralisation wird nämlich für Landkreise zur Existenzfrage, wenn die Entwicklung der nahen Großstadt solche Formen angenommen hat, daß die Wirtschaftskräfte in ihrem Expansionsdrang die zu eng gewordenen Stadtgrenzen sprengen. Ist der Landkreis vermöge eines Wirtschaftsplanes und vorbereitender Ausführungsarbeit in der Lage, neue Ansiedlungsmöglichkeiten im geforderten Umfang und in wirtschaftlich zweckmäßiger Art zu bieten, dann ist nicht nur seine Existenz gesichert, sondern es steht auch seine wirtschaftliche Erstarkung in Aussicht. Im anderen Falle kann es dazu führen, daß die Großstadt zur Selbsthilfe greift und durch Eingemeindungen auf Kosten und zum Schaden der Landkreise die Expansionsmöglichkeiten selbst schafft. —

Reg.-Baumeister Dr.-Ing. Renfert, Bonn.

Das Luftbild auf der Internationalen Luftfahrt-Ausstellung (IIa) in Berlin. Im Rahmen der Internationalen Luftfahrt-Ausstellung, die in der Zeit vom 7. bis 28. Oktober 1928 in Berlin-Charlottenburg in den Ausstellungshallen am Bahnhof Witzleben stattfindet, wird das Luftbildwesen in einer geschlossenen Abteilung zusammengefaßt werden, die von der Deutschen Gesellschaft für Photogrammetrie bearbeitet wird. Diese hat sich daher im Benehmen mit der Veranstalterin der Ausstellung, dem Reichsverband der Deutschen Luftfahrtindustrie, die Aufgabe gestellt, eine möglichst umfassende Übersicht zu geben über Entwicklung und Anwendung des Luftbildwesens bis zum Ende des Weltkrieges, das technische Gerät für Aufnahme und Auswertung nebst Hilfsinstrumenten, die Arbeitsergebnisse, die Entwicklung und Anwendung des Flugbildwesens im Auslande und die Verwertung des gewonnenen Materials durch die Auftraggeber.

Entsprechend diesem Programm zeigt die Ausstellung 6 Gruppen: Abteilung I den historischen Teil, an dem sich sämtliche einschlägige deutsche Herstellungswerke mit ihren Erzeugnissen beteiligen. In der Abteilung II, der wissenschaftlichen Abteilung, werden instruktive Beispiele gezeigt von seitens des Reichsamtes für Landesaufnahme und anderen. In Abteilung III ist das Luftbildgerät fast aller deutscher Herstellungswerke zu sehen. Abteilung IV, Arbeitsergebnisse im Luftbildwesen, läßt das große Interesse erkennen, das alle Wirtschaftszweige bisher dem Bildwesen entgegengebracht haben und noch bringen. In Abteilung V ist das Ausland vertreten durch England, Griechenland, Italien, Österreich, Schweden, Schweiz, Spanien, Tschechoslowakei und Ungarn. In Abteilung VI, über die Verwertung des Aufnahmematerials, ist von der Deutschen Gesellschaft für Photogrammetrie eine Zusammenstellung gemacht worden, die der Leiter der Bildstelle im preußischen Ministerium für Handel und Gewerbe, Regierungsbaumeister Dr.-Ing. Ewald, bearbeitet hat. Aus dem Städtebau und dem Siedlungswesen findet sich reichhaltiges Material. Zur Frage der Landesplanung, die ein sehr großes Interesse am Luftbildwesen hat, bringt der Ruhrsiedlungsverband wertvolle Unterlagen. Im folgenden geben wir aus der

Feder von Dr. Ewald einen kurzen Vorbericht der Ausstellung.

In der historischen Gruppe, in der die Entwicklung des Luftbildwesens und der ihm dienenden Instrumente gezeigt wird, erhalten wir einen Überblick über die heute gebräuchlichen Geräte für die Aufnahme und Auswertung durch die Ausstellung von Luftbildkammern (einfachem Luftbildgerät, Reihensbild-, Stereo-, Mehrfach- und Luftbildkammern), Entzerrungsgeräten und den Auswertinstrumenten für die Luftbildmessung. Luftbild- und Vermessungsflugzeuge werden in Abbildungen oder Modellen gezeigt werden. Auch die Hilfsinstrumente, die der Durchführung der Aufnahme-tätigkeit dienen, das photographische Material und die Apparate für seine Verarbeitung werden gebührende Berücksichtigung finden. Einen umfangreichen Raum nehmen die Arbeitsergebnisse ein: Schrägaufnahmen für Übersichten und Werbezwecke, Luftbildpläne und Karten, die durch Luftbildmessung gewonnen sind. Durch Modelle wird das Aufnahme- und Auswertverfahren erläutert werden. Große Luftbildpläne (der Rhein von Konstanz bis Basel und aus dem Ruhrkohlenbezirk) werden die besondere Eignung des Luftbildes für die rasche Aufnahme und dokumentarische Festlegung des jeweiligen Zustandes in umfangreichen Gebieten nachweisen. Die Verwertung des Luftbildes und sein Nutzen für die verschiedenen Wirtschaftsgebiete wird durch eine besondere Gruppe veranschaulicht werden. Hierin soll gezeigt werden, in welcher Weise die Auftraggeber das gefertigte Aufnahmematerial weiter verarbeiten für die Neuaufstellung, Ergänzung und Berichtigung von Kartenunterlagen sowie für die Projektierung von Wirtschafts- und Bauarbeiten aller Art, über die Verwertungsmöglichkeit und den Nutzen des Luftbildes, insonderheit für die Gebiete des Hoch- und Tiefbauwesens, ist zu sagen:

a) **Ingenieurbau.** Beschaffung von Planunterlagen und Ergänzung des vorhandenen Kartenmaterials für neu auszuführende Bauarbeiten. Klarlegung des Baugeländes für die Projektierung und Durchführung von Bauarbeiten aller Art, Tracierung von Verkehrswegen, Automobilstraßen, Bahnen, Kanäle, Hafengebäuden, Flußregulierungen. Von der Emschergerossenschaft m. b. H. in Essen wird ein umfangreiches Material ausgestellt werden, das die Verwertung des Luftbildes für die dortigen Regulierungsarbeiten veranschaulicht.

b) **Städtebau- und Siedlungswesen.** Landesplanung. Beschaffung von Planunterlagen und Ergänzung des vorhandenen Kartenmaterials. Grundlagen für Entwurfsbearbeitung, wobei die anschauliche Darstellung des Luftbildes zu einer Berücksichtigung der Geländeverhältnisse, d. h. zu einer praktisch zweckmäßigen Lösung führt, die ferner auch den Anforderungen einer organischen Einfügung der neuen Bauarbeiten in das Gelände Rechnung trägt. Für die Landesplanung gibt das Luftbild die Unterlagen für die Verteilung von Industrieanlagen, Wohnvierteln mit geschlossener und offener Bauweise, Grünflächen und Sportplätzen, ferner für den Bau von Verkehrswegen (Automobilstraßen) und die Lösung von Eingemeidungsfragen. Der Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk in Essen wird hierzu Arbeiten zeigen, die auf Grund der dortigen umfangreichen Luftaufnahmen gefertigt worden sind.

c) **Unterrichtswesen.** Im fachtechnischen Unterricht des Hoch- und Tiefbauwesens sowie der Architekturgeschichte und der Siedlungskunde hat das Luftbild Bedeutung für die übersichtliche Darstellung der gesamten Bauanlage und seiner Massengliederung, der Klarlegung des Zusammenhangs zwischen Bauwerk und Landschaft sowie der durch die menschlichen Arbeiten bewirkten Veränderungen. Es wird in den Baugewerkschulen im großen Umfange angewendet.

Die Luftbildausstellung wird von sämtlichen im Luftbildwesen tätigen Behörden, wissenschaftlichen Instituten sowie von allen Unternehmen der bauenden und ausführenden Industrie besichtigt werden. Auch aus dem Auslande liegen zahlreiche Anmeldungen vor. Die Ausstellung wird dadurch einen umfassenden Überblick über die Entwicklung, den heutigen Stand, die wirtschaftliche Bedeutung und die Anwendungsmöglichkeiten für die verschiedenen Arbeitsgebiete, die für Planung und Durchführung der Veranschaulichung der Erdoberfläche bedürfen, geben. — Dr.-Ing. Ewald.

Inhalt: Großstadt und Verkehrsregelung — Stadtplan und Wohnungsplan vom hygienischen Standpunkte von Gustav Langen — Vermischtes —

Verlag Deutsche Bauzeitung G. m. b. H. — Für die Redaktion verantwortl.: i. V. Johannes Bartschat, Berlin — Druck: W. Büxenstein, Berlin SW 48