

# STADT UND SIEDLUNG

BEBAUUNGSPLAN · VERKEHRSWESEN  
VERSORGUNGS-ANLAGEN

NR.

10 BERLIN  
OKTOBER 1928

HERAUSGEBER:

PROFESSOR ERICH BLUNCK UND REG.-BAUMEISTER FRITZ EISELEN

ALLE RECHTE VORBEHALTEN / FÜR NICHT VERLANGTE BEITRÄGE KEINE GEWÄHR

## DIE GLIEDERUNG DER GROSSSTADT

Von Stadtbaurat Dr.-Ing. E. h. Paul Wolf, Dresden<sup>1)</sup>

Mit 8 Abbildungen

Die Großstadt ist nicht erst eine Erscheinung der heutigen Zeit. Schon aus dem grauen Altertum haben wir Kunde von den Großstädten Niniveh und Babylon. Auch Syrakus hatte zu hellenistischer Zeit eine Bevölkerungszahl von 500 000 Menschen — und in Rom, der antiken Weltstadt, war zur Kaiserzeit die Bevölkerungsziffer auf rd. 2 Millionen Seelen angewachsen. Auch das alte Rom hat seine sozialen Großstadtprobleme gehabt, wie unsere heutigen Großstädte. Daß die antike Großstadt Rom auch schon ihre großen technischen Aufgaben zu lösen hatte, wird Jedem einleuchten, wenn er an das gewaltige Werk der „Cloaca Maxima“ und an die großartigen Aquädukte denkt, von

geführt, daß nicht Zentralisation, sondern Dezentralisation das erstrebenswerte Ziel der Besiedlung eines Landes ist. Sowohl in technischer und gesundheitlicher, als auch in ethischer und ästhetischer Beziehung kann die dezentralisierte Besiedlung bei richtiger Erkenntnis und geeigneten Maßnahmen jene Mängel vermeiden, die heute in den wasserkopffartigen Großstadtgebilden bestehen. Diese Erkenntnis führte dazu, daß heute die Städtebauer aller Kulturländer sich neben dem Formproblem der Großstadt mehr und mehr auch mit der Frage der Regionalplanung, der Landesplanung, befassen. Ständen die vergangenen Jahrzehnte ganz besonders unter dem Einfluß der

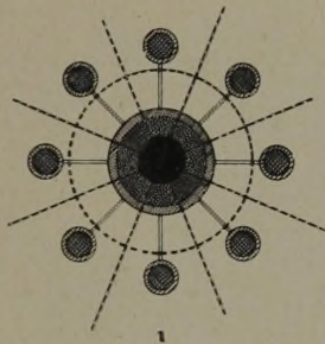
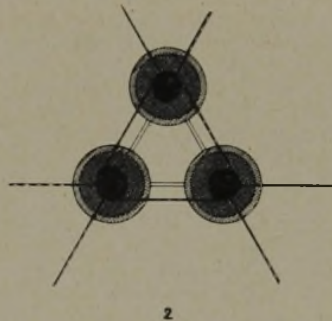


Abb. 1a  
Großstadt mit Trabanten-  
Vororten



Städtegruppe. ABB. 1b

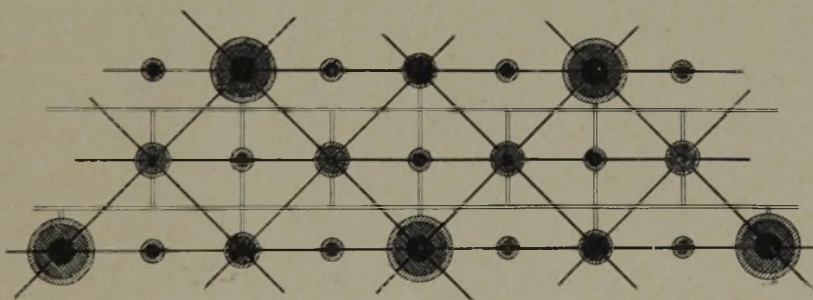


Abb. 1c  
Groß-Kreis  
(Landesplanung)

ABB. 1

SCHEMATISCHE DARSTELLUNG VERSCHIEDENER SIEDLUNG-ERSCHEINUNGEN

denen heute noch die „Aqua Felice“ die moderne Großstadt Rom mit Trinkwasser versorgt.

In unserer heutigen Zeit lebt ein beträchtlicher Teil der Bewohner der Kulturländer der Erde in Großstädten, die sich zu Gebilden entwickelt haben, für die die Geschichte keine Beispiele mehr bietet und die ohne gewaltige technische Einrichtungen nicht lebensfähig wären. Die Weltstädte unseres Kontinents London, Berlin, Paris werden dabei noch überboten von dem Koloss Groß-New York. Die Massensammlung von Menschen, die aufs höchste gesteigerte Arbeitskonzentration und der sich hieraus ergebende Verkehr haben dazu geführt, daß besonders im Zentrum von New York — der Insel Manhattan — sozusagen eine ganze unterirdische Stadt entstanden ist, von der aus das Uhrwerk der oberirdischen in Gang gehalten wird.

Gerade die katastrophalen Zustände der Großstädte in den Vereinigten Staaten von Amerika, besonders in verkehrstechnischer Hinsicht, haben uns vor Augen

raschen Entwicklung der Großstädte, so ist wohl in den kommenden damit zu rechnen, daß neben der Weiterentwicklung der Großstädte auch eine charakteristische Entwicklung zur Dezentralisation sich vollziehen wird. Im Ruhrkohlenbezirk sehen wir bereits eine Erscheinung sich vorbereiten, die in folgerichtiger Weiterentwicklung des Gedankens der Landesplanung vielleicht dazu führen wird, daß den Großstädten Großkreise gegenüberstehen werden, d. h. große Selbstverwaltungskörper, die sich aus kleinen und mittleren Städten und Gemeinden zusammensetzen und die gemeinsam alle jene Einrichtungen treffen können, die für die Großstädte so bedeutsam und zugkräftig geworden sind. Der Verbandsdirektor des Siedlungsverbandes Ruhrkohlenbezirk, Dr. Schmidt, hat auch für diesen Gedanken in letzter Zeit bereits geworben<sup>2)</sup>.

<sup>1)</sup> Vortrag, gehalten in der Versammlung des Deutschen Archivs für Städtebau, Siedlungs- und Wohnwesen in Berlin am 20. Juni 1928.

<sup>2)</sup> Vgl. die Ausführungen von Dr. Schmidt in dieser Nummer.

Neben diesen beiden Siedlungstypen: Der Großstadt als zentraler und der Landesplanung, dem Großkreis als dezentraler Siedlungsform, können wir eine dritte Siedlungserscheinung beobachten, nämlich die der Städtegruppen (Abb. 1a—c, S. 129). In dem bei Deutschland verbliebenen ober-schles. Industriebezirk bereitet sich in jüngster Zeit zwischen den drei großen Stadtgemeinden Gleiwitz, Beuthen und Hindenburg eine Arbeitsgemeinschaft vor, deren wichtigstes Ziel es einmal sein wird, die städtebauliche Entwicklung dieser dreifachen, aneinandergrenzenden Städtegruppe<sup>3)</sup> (die städtebaulich betrachtet nicht eine einzige Stadt bildet) in einheitliche, planmäßig zu leitende Bahnen zu lenken und gemeinsam in die Zukunft notwendigen technischen und sanitären Einrichtungen zu schaffen.

So begrüßenswert vom Standpunkt der Gesamtbesiedlung eines Landes die Entwicklung zur Dezentralisation auch sein mag, so wird es doch nicht zu vermeiden sein — ob wir wollen oder nicht —, daß die Großstädte sich auch in Zukunft weiter ausdehnen. Sache einer vorausschauenden Städtebaupolitik einer großen Stadtverwaltung muß es sein, durch planmäßige Maßnahmen rechtzeitig diese weitere Entwicklung in gesunde, technisch, wirtschaftlich und verwaltungstechnisch günstige Bahnen zu lenken und durch einen länger dauernden Gesundungsprozeß die schlimmsten Schäden in den bereits bebauten Stadtteilen zu beseitigen oder wenigstens zu mildern. Wir müssen von der fehlerhaften Entwicklung der Großstädte lernen, wie wir es in Zukunft besser machen sollen.

In dieser Hinsicht ist ein Studium der in unerhörter Schnelligkeit gewachsenen amerikanischen Großstädte von ganz besonderem Wert. Sicher können wir von den amerikanischen Stadtanlagen in technischer Hinsicht und auch in bezug auf die Freiflächenpolitik Vieles lernen, was drüben mit der, dem Amerikaner eigenen Tatkraft und Frische in fortschrittlicher Weise gelöst ist; aber auch aus den Fehlern können wir nicht zuletzt für unsere Verhältnisse Vorteile ziehen. Wir sehen dort, wohin in elementarer Entwicklung der Weg des raschesten Wachstums der Großstadt führt und wir können noch rechtzeitig dafür sorgen, daß die Entwicklung dann bei uns in eine Bahn gelenkt wird, die einmal der Bedeutung und dem Wesen unserer älteren Kulturen entspricht, zum anderen aber die uns alle heute bewegenden Großstadtprobleme auf ein Mindestmaß einschränken läßt.

Bei weiterer Entwicklung werden sich für alle drei erörterten Siedlungstypen gewisse gemeinsame Züge ergeben und letzten Endes wird die endgültige Besiedlung eines Landes eine planmäßige Verbindung aller drei Siedlungsarten darstellen.

Im Rahmen des Themas „Großstadt-Gliederung“ interessiert uns besonders die künftige Form der Großstadt. Wie einst die Architekten der Renaissance in Ideal-Schemen das neue Formproblem ihrer Stadt darzustellen sich bemüht haben, so versuchen auch wir Städtebauer von heute nach dem jahrzehntelangen chaotischen Wachstum der Städte, uns durch schematische Darstellungen Rechenschaft abzulegen über das organische Wachstum der Großstädte und über die notwendige Gliederung in Geschäftsstadt, Wohnstadt, Industriestadt, über den Einfluß der Technik des Verkehrs von Menschen und Gütern und der Technik der Ent- und Bewässerung, der Gas- und Elektrizitätsversorgung auf die gesamte Stadtform. Und wir wollen hieraus die Gesichtspunkte gewinnen, nach denen das weitere Wachstum der Großstädte sich künftig nicht planlos, sondern planmäßig zu vollziehen haben wird.

In der diesjährigen Dresdner Ausstellung „Die Technische Stadt“, die anlässlich der Hundertjahrfeier der Technischen Hochschule Dresden von der Jahresschau Deutscher Arbeit eröffnet worden ist, habe ich gemeinsam mit Baudir, Arlt ein Modell für ein Schema einer Großstadt von rd. 1 Million Einwohner ausgestellt (Abb. 2, S. 150). Im Mittelpunkt liegen die Hauptverkehrsanlagen: Zentral-Fernbahnhof mit Vorortbahnhof und Zentral-Schnellbahnhof. Ein System mäßig hoher Hochhäuser (Abb. 5, S. 150) erhebt sich im Innern der City. Ohne in den Fehler der amerikanischen Großstädte verfallen zu wollen, die bis vor kurzem ohne Höhengrenzung Hochhäuser in den inneren Stadtteilen zuließen, zeigt das Modell einen Rhythmus von Hochhäusern, wie er in kleinerem Maßstab einst durch die Geschlechterhäuser altitalienischer Städte in reizvoller Weise sich darstellte und wie wir ihn noch heute

z. B. in dem italienischen Bergstädtchen S. Gimignano erblicken. Es erscheint unbedenklich, im Mittelpunkt der Großstädte, in der City — entsprechend breite Straßen vorausgesetzt — eine Durchschnittsbebauung von 8 bis 10 Geschossen zuzulassen. Voraussetzung dafür muß natürlich sein, daß die Straßenbreiten in der Zukunft entsprechende Abmessungen erhalten, damit der Geschäftsverkehr in der City zu den hohen Büro- und Geschäftshäusern sich auch in den Stunden des stärksten Verkehrs für Fußgänger und Autos ohne Gefahr abwickeln kann und Notmaßnahmen für die Entlastung des Verkehrs überflüssig werden, wie sie jetzt in Amerika durch Anlage von Zwei- und Dreideckstraßen in der Entwicklung begriffen sind. Daß da, wo es möglich ist, an verkehrsreichen Stellen, Niveaure Kreuzungen vermieden werden müssen, ist heute eine selbstverständliche Forderung.

Von der inneren Stadt aus strahlen dann in radialer Richtung Grünzüge, Verkehrsstraßen und Schnellbahnen nach den peripheren Stadtteilen aus (Abb. 5 u. 5—8, S. 153) und auch in ringförmiger Richtung sind entsprechende Grünflächen und Verkehrszüge vorgesehen. Das Grünflächennetz durchdringt schließlich den ganzen Großstadt-Organismus, wie die Adern den menschlichen Körper und es umfaßt alle Arten von Freiflächen: Erholungsparkanlagen und Promenadenwege, Sport- und Spielplätze, Stadtwälder und Dauer-Kleingartenanlagen (Abb. 2, 6 u. 7). Auch die Friedhöfe, die dezentralisiert in gut erreichbarer Verkehrslage in den verschiedenen Stadtteilen anzulegen sind, müssen organisch sich diesem Netz von Grünflächen einfügen.

Durch Zusammenfassung zusammengehöriger Gebäudeanlagen zu einheitlichen, großen Gebäudegruppen werden schließlich die höchsten Steigerungssakzente im Gebilde der kommenden Großstadt geschaffen werden. Ein Kulturzentrum wird alle höheren Bildungsanstalten, Universitäten und Hochschulen, Museen und Theater, Konzert- und Stadthalle umfassen und mit ihm können in städtebauliche Beziehung treten die Anlagen für Festhallen, Naturtheater und dergleichen mehr (Abb. 5). In einem Forum für Volkswohlfahrt sind die der Volkswohlfahrt der Großstadt dienenden Gebäude zusammengefaßt (Abb. 5); in einem Ausstellungsviertel wird das wachsende Ausstellungsbedürfnis der Großstadt befriedigt (Abb. 7) und in besonders günstiger Südlage sind große Krankenanstalten untergebracht (Abb. 8).

Die Industrie ist im wesentlichen in Verbindung mit der Eisenbahn und einer Wasserstraße auf der der vorherrschenden Windrichtung entgegengesetzten, d. h. der Ostseite der Stadt anzulegen und wenn möglich mit Hafenanlagen zu verbinden (Abb. 2 u. 6). An diese Stelle der Stadt gehören auch weiter die für die heutige technische Stadt unentbehrlichen Gas-, Elektrizitäts- und Fernheizwerke. In Zusammenarbeit von Architekt und Ingenieur für diese ganze Industriestadt schlechthin, wird eine neue Art von Monumentalstadt sich ergeben.

Die Wohngebiete der Stadt aber müssen mit ganz besonderer Sorgfalt ausgewählt werden (Abb. 2 u. 5—8). Die in den Jahrzehnten stürmischer Entwicklung der deutschen Städte leider so verbreitete, mehr oder weniger planlose Mischung von Wohn- und Industriegebieten haben längst der besseren Erkenntnis einer notwendigen Scheidung von Industrie- und Wohngebieten Platz gemacht. Wenn auch für die Zukunft nicht vermieden werden kann und soll, daß gewisse kleingewerbliche Betriebe auch in einzelnen Wohnvierteln besonders mit hoher Bebauung nach wie vor bestehen können, so muß doch mit allen Mitteln angestrebt werden, daß die eigentliche Großindustrie als großer Industriestadtteil für sich gestaltet wird, daß aber in nicht allzu großer Entfernung von der Industriestadt Wohnstadtviertel in ausreichendem Umfange angelegt werden, in denen die in der Industrie tätigen Beamten und Arbeiter wohnen sollen. In der Verbindung zwischen Industriequartier und Wohnviertel und in der charakteristischen Gestaltung beider wird eine der wesentlichsten Aufgaben künftiger Großstadtgestaltung liegen.

Bei der Erörterung der Wohnquartiere der Großstadt taucht sofort die alte Streitfrage auf: „Hochbau oder Flachbau?“ Ich möchte sie dahin beantworten: Wir werden auch in Zukunft in den Großstädten ohne höhere und Mittelbauweise nicht auskommen können, diese aber selbstverständlich so gestalten, daß sie den Vorzügen des Flachbaues sich wesentlich nähert. Wie wir heute einwandfreie Mietswohnungen schaffen und

<sup>3)</sup> Vgl. „Deutsche Bauzeitung“ 1928, Nr. 47, S. 401.

mit ihnen nach Möglichkeit auch Hausgärten oder wenigstens doch große gemeinsame Grünflächen im Innern der Baublöcke verbinden können, das haben wir heute schon zur Genüge praktisch gezeigt. Aber trotz der Bejahung der Notwendigkeit, auch weiterhin in der Großstadt auch Mietwohnungen zu bauen, möchte ich doch als Endziel jeder peripheren Bebauung einer Großstadt das Streben nach dem Flachbau bezeichnen. Die Flachbauweise ist und bleibt das Ideal der menschlichen Siedlung und es ist interessant, in den großen

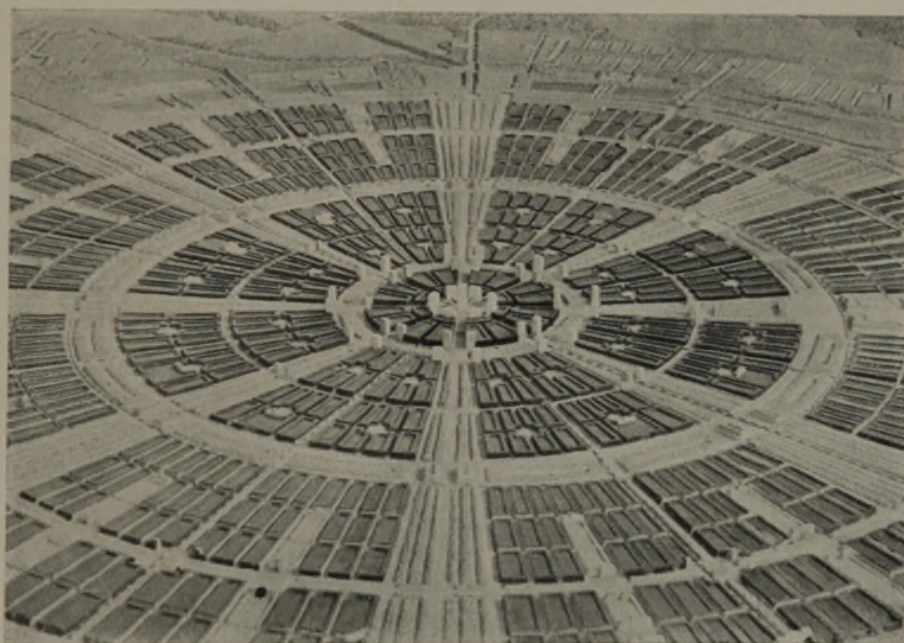
schließende Vororte, die trabantenartig die Großstädte umgeben, eine halbländliche Bauweise durchgeführt wird (Abb. 2 u. 7).

Unter „Trabantenvororten“ möchte ich dabei nur diejenigen Siedlungskörper verstehen, die unmittelbar an der Peripherie der Großstädte liegen, nicht aber jene mehr selbständigen Trabanten- oder Satellitstädte, die heute soviel von den Städtebauern aller Kulturstaaen erörtert werden und die in weiterer Entfernung der Großstädte liegen.

**ABB. 2**  
**SCHEMATISCHES**  
**MODELL EINER**  
**GROSSSTADT**



**Entwurf:**  
**Stadtbaurat Dr.-Ing.**  
**Paul Wolf**  
**und Baudir. Arlt**



**ABB. 3** **TEILSTÜCK ZU ABB. 2. STADTKERN MIT ANGRENZENDEN WOHNBEZIRKEN UND FREIFLÄCHEN**  
**Modell aus der Ausstellung „Die Technische Stadt“ Dresden 1928**

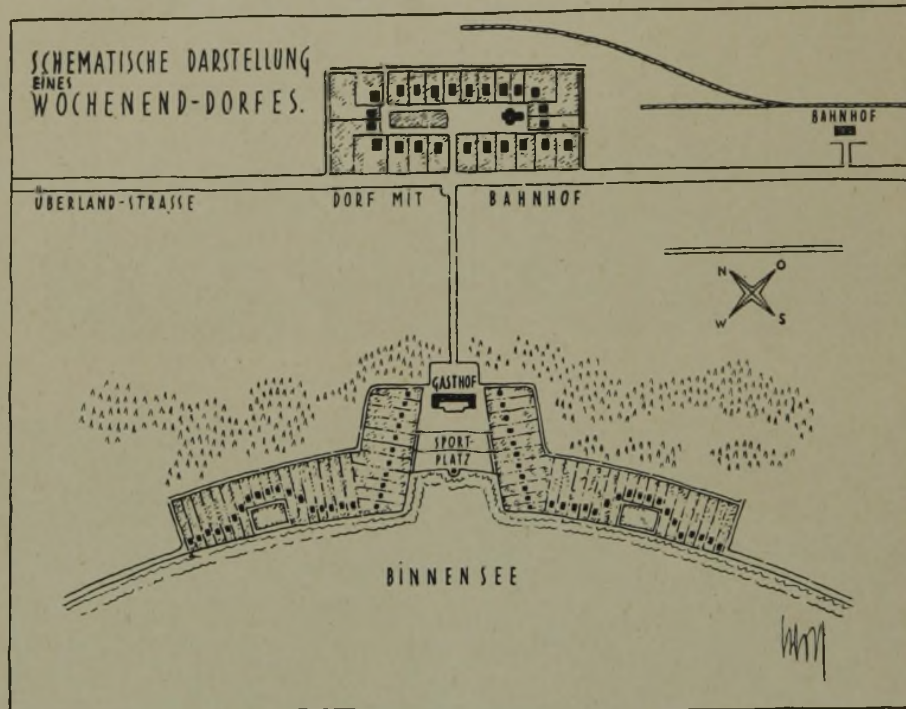
amerikanischen Städten zu beobachten, wie dort das eigentliche Mietshaus, das sogenannte Apartmenthouse sich unter europäischem Einfluß, im übrigen aber doch als selbständig neuartiger Typ erst in letzter Zeit zu entwickeln beginnt — daß aber auch die große Masse der Bevölkerung in den amerikanischen Großstädten auch heute noch im wesentlichen im Flachbau wohnt.

Es wird unsere Aufgabe sein, die bereits bebauten Stadtteile der Großstadt, die sich heute noch torsoartig darstellen, zum Abschluß zu bringen und dabei am äußeren Rande der bereits ringförmig erfolgten Bebauung ein geschlossenes Bild zu schaffen. Über diese Linie hinaus aber muß von einer weiteren ringförmigen Umpanzerung der Stadt Abstand genommen und ein neuer Weg dadurch beschritten werden, daß durch von Gärten und landwirtschaftlichem Gelände zu um-

Als wesentliches Merkmal eines Trabantenvororts möchte ich bezeichnen, daß er von allen Seiten von Gartenland und landwirtschaftlichem Gelände umgeben ist, daß der gesamte vertikale Aufbau dieses Vorortkörpers von außen gesehen mit einem Blick erfaßt werden kann, und daß weiter die rein städtische Bebauung mit hohen Mietshäusern ausgeschlossen wird, vielmehr nur eine mehr ländliche oder kleinstädtische Bauweise vorwiegend mit zweigeschossiger, nur zum Teil dreigeschossiger Bauweise und mit reichlichen Hausgärten und sonstigen Gärten durchgeführt wird. Durch entsprechende Bebauungsplan- und Bauordnungsmaßnahmen wäre die ungefähre Einwohnerzahl eines solchen Trabanten, je nach den örtlichen Verhältnissen, auf 25 000 bis 50 000 Einwohner zu beschränken. Wie heute noch in vielen deutschen Mittel- und Kleinstädten

könnten die Bewohner dieser Trabantenvororte außer ihren kleinen Hausgärten noch größere Obstgärten unmittelbar an der Peripherie dieser Vororte erhalten. Durch entsprechende Grünverbindungen sind diese Trabantenvororte sowohl mit dem Stadttinnern als auch mit den benachbarten Vororten und den Grünflächen und Wanderzielen weiter draußen an der Peripherie zu verbinden. In diesen Vororten ist auch für die Unterbringung der notwendigsten Geschäfte zu sorgen, damit die Bewohner nicht alle ihre Einkäufe im Innern der Stadt zu bewerkstelligen brauchen. Die notwendigsten öffentlichen Gebäude: Sitz der dezentralisierten Verwaltungsbehörden, Schulen, Schwimmhallen, Bezirksfeuerwachen u. a. m. werden die charakteristischen Dominanten der Vororte ergeben, und Spiel- und Sportplätze in Verbindung mit anderen Stätten der Leibesübungen werden auch hier, vielleicht in Verbindung mit öffentlichen Parkanlagen und mit Volkshäusern, als Stätten der Volksbildung und Volkserziehung im besten Sinne des Wortes eigenartige Steigerungspunkte dar-

wir bei näherer Betrachtung doch, daß bereits eine weitgehende Einigung stattgefunden hat und daß fast etwas wie eine gemeinsame Linie in weiterer Ferne zu ahnen ist. Wir sehen die Stilarchitektur im Sinne der historischen Bauformen an Wohnung und Siedlung mehr und mehr verschwinden und gewisse einheitliche Formen und Auffassungen sich herausbilden. Ein Entwicklungsprozeß ist im Gange, der — wenn nicht alles täuscht — auch zu einer neuen Siedlungsform führen wird. Der Streit darüber ist müßig, ob die neue Wohn- und Siedlungsform sich in Anlehnung an die alte entwickeln wird oder nicht. Jede gesunde neue Form ist das Ergebnis einer geschichtlichen Entwicklung und wie z. B. kein moderner Musiker, ohne Bach, Mozart, Beethoven studiert zu haben, neue Werke der Tonkunst schaffen wird, so wird auch kein Baukünstler von heute ohne ein gründliches Studium der Alten eine lebensfähige neue Baukunst schaffen. Ist einmal die Grundlage für eine Gesamtsiedlung durch einen guten Bebauungsplan und durch wohlüberlegte Haustypen gegeben, so wird



WOCHENENDDORF. Entwurf: Stadtbaurath Dr.-Ing. Paul Wolf, Dresden

ABB. 4

stellen. Solche Wohnorte, die mit den Vorzügen der unmittelbaren Nähe der Großstadt in weitem Maße die Vorzüge des Kleinstadtlebens verbinden, werden dann ganz von selbst wieder einen „genius loci“ schaffen und in den Herzen der Bürger wieder ein Heimatgefühl, ein Gefühl des Verbundenseins mit der Scholle wecken, wie es in den Städten früherer Jahrhunderte selbstverständlich gewesen ist.

Für diese Trabantenvororte eine eigenartige künstlerische Form zu lindern, wird eine dankbare Aufgabe künftigen städtebaulichen und baukünstlerischen Schaffens sein. Sie werden sich zu besonderen Typen entwickeln, die trotz weitgehender Einheitlichkeit im einzelnen wieder auf Grund der örtlichen Verhältnisse und der topographischen und landschaftlichen Lage einen interessanten und reichen Wechsel im Bilde der Peripherie unserer Großstädte hervorbringen.

Solche Vororttrabanten in unmittelbarer Nähe der Großstädte sollten zwar eine gewisse Selbständigkeit und notwendige Dezentralisation der Verwaltung besitzen, etwa durch Bezirksamter wie in Berlin, die Zentralverwaltung muß aber doch so straff sein, daß die städtebaulichen Gesamtbelange der Großstadt unter allen Umständen gewahrt bleiben, daß nicht die einzelnen Glieder auseinanderstreben, sondern daß alle Fäden wieder in der Zentralverwaltung zusammenlaufen. Ob es dabei einer so weitgehenden Dezentralisation bedarf, wie zur Zeit in Berlin, und ob es dabei nötig ist, daß die einzelnen Bezirke auch noch besondere Parlamente besitzen, scheint jedenfalls nicht so ohne weiteres einzuleuchten.

Wenn auch heute bei den Architekten die formalen Anschauungen noch weit auseinandergehen, so sehen

ein schaffender Architekt mit städtebaulicher Schulung auch mit einfachen Mitteln eine gute Wirkung erzielen.

Schließlich möchte noch einer Bewegung gedacht werden, die in jüngster Zeit den Großstädter auch in Deutschland zu beschäftigen begonnen hat: des *Wochenendhausgedankens*. Bei aller ehrlichen Freude über den Widerhall, den diese von den angelsächsischen Ländern kommende Bewegung auch in Deutschland findet, muß doch der Fachmann auf die erheblichen Gefahren rechtzeitig hinweisen, die darin liegen können, wenn man diesen Gedanken mit ungezügelter Willkür in die Tat umsetzt. Die erfreuliche Tatsache, daß viele deutsche Großstädte eine reizvolle und größtenteils noch nicht allzusehr beeinträchtigte weitere Umgebung besitzen, legt uns die Verpflichtung auf, mit allen Mitteln diesen kostbaren Schatz der Schönheit unserer Landschaft in der Umgebung der Städte zu hüten und zu vermeiden, daß das Chaos der städtebaulichen Gebilde sich auf die Landschaft fortsetzt. Entsprechend dem beträchtlichen Aktionsradius der Großstädte können Wochenendhäuser in Zukunft innerhalb eines erheblichen Umkreises der Großstädte liegen. Daraus ergibt sich die Notwendigkeit, daß auch das Wochenendhaus rechtzeitig in das Gebiet planmäßiger Überlegung einbezogen werden muß. Es muß verhütet werden, daß Wochenendhäuser planlos verzettelt überall in der Landschaft auftauchen, es muß aber ebenso sehr vermieden werden, daß die ehrliche Freude am Wochenendhaus durch spekulatives Zusammenballen ausgedehnter Wochenendsiedlungen in planlosem Aneinanderreihen führt. Durch gesetzliche Maßnahmen müssen vielmehr besondere Gebiete geschützt und wiederum Gebiete besonders bezeichnet

werden, die sich für solche Ansiedlungen in technischer und landschaftlicher Hinsicht eignen. Auch an das Wochenendhaus werden, wie an jedes andere Haus, gewisse Ansiedlungsbedingungen zu stellen sein: Verkehrsbeziehungen zur Stadt, Zugängigmachung, Be- und Entwässerung und Lichtversorgung. Aus rein wirtschaft-

Dorfes nicht überschreiten sollten. Die Summe der einzelnen Wochenendhäuser wird sich zu einem großen **Wochenenddorf** nach einheitlichem Gesamtplan zusammenfügen (Abb. 4, S. 152). Im Wochenendhaus und Wochenenddorf öffnet sich in der Zukunft dem Großstädter ein Neuland, das ihn am Ende der Woche



TEILSTÜCK ZU ABB. 2. ABB. 6  
PERIPHERE BEBAUUNG MIT INDUSTRIE- UND HAFEN-ANLAGEN IM OSTEN



TEILSTÜCK ZU ABB. 2. ABB. 8  
PERIPHERE BEBAUUNG MIT TRABANTEN-VORORTEN, KRANKENHAUS-ANLAGE, FESTHALLE USW.



ABB. 5. TEILSTÜCK ZU ABB. 2. PERIPHERE BEBAUUNG, FREIFLÄCHEN-SYSTEM, KULTUR-ZENTRUM, FESTHALLE U. NATURTHEATER, KRANKENHAUS-ANLAGE, FORUM FÜR VOLKSWOHLFAHRT usw.



ABB. 7. TEILSTÜCK ZU ABB. 2  
PERIPHERE BEBAUUNG MIT FREIFLÄCHEN-SYSTEM, AUSSTELLUNGS-GELÄNDE U. CHARAKTERISTISCHEN TRABANTEN-VORORTEN

lichen und technischen Erwägungen heraus und im Interesse gemeinsamer Sicherheit wird daher die Entwicklung dahin führen, daß nicht vereinzelt Wochenendhäuser entstehen, daß vielmehr die Regel die sein wird, daß geschlossene weitläufige Ansiedlungen sich bilden, die nach meiner Meinung den Umfang eines mittelgroßen

von der dumpfen aufreibenden Großstadt wieder zurückführt zur Natur, zu der ewig neues Leben spendenden Mutter Erde.

Es bedarf wohl keiner weiteren Erörterung darüber, daß die hier skizzierten städtebaulichen Zukunftsaufgaben der künftigen Gliederung der Großstädte nicht

von heute auf morgen gelöst werden können, sondern daß wir unseren Blick etwas weiter in die Zukunft schweifen lassen müssen. Diese kommenden Aufgaben werden auch nicht mit den Mitteln der heutigen Gesetzgebung gelöst werden können. Der Ruf nach dem längst notwendigen Städtebaugesetz hat Preußen und auch eine Reihe anderer deutscher Länder dazu veranlaßt, nach langen Vorarbeiten Entwürfe für Städtebaugesetze auszuarbeiten. Das preuß. Städtebaugesetz ist immer noch nicht verabschiedet. Der Gesetzesentwurf interessiert nicht nur Preußen, sondern auch alle übrigen deutschen Länder, denn auf die Lösung dieser Frage in Preußen warten fast alle anderen Länder, um dann auch ihrerseits vorzugehen. Sehr vieles, was der preuß. Entwurf zum Städtebaugesetz enthält, ist auch vom Standpunkt der Städte aus zu begrüßen; aber in wichtigen Punkten sind die Wünsche der Städte, die doch in erster Linie die Praxis des Städtebaues auszuüben haben, nicht genügend erfüllt worden. Um die für die künftige

Gliederung der Großstädte so notwendige gesetzmäßige Handhabe zu schaffen, werden nicht zuletzt auch die Enteignungsbestimmungen stärker berücksichtigt werden müssen. Vom Standpunkt der Städte aus würde es richtiger erscheinen, zunächst ein Reichsstädtebaugesetz als Rahmengesetz zu schaffen als Grundlage für die Städtebaugesetze der einzelnen Länder.

Aber auch ein noch so vorzügliches Städtebaugesetz wird allein diese bedeutsamen Fragen der künftigen Gestaltung unserer Großstädte noch nicht zu lösen vermögen. Auch noch so vorzügliche und weitausschauende Pläne werden die Lösung selbst noch nicht verwirklichen, denn diese Pläne sind dem ständigen Wechsel und der Veränderung in der Praxis unterworfen. Planungen und Baugesetze können vielmehr nur die Grundlage für eine bewegliche Entwicklung bilden; sie sollen die Möglichkeiten für die Zukunft nicht verbauen, sondern für künftige Generationen so gut wie es eben heute zu übersehen vermögen, offenhalten. —

## ZUR UMGESTALTUNG DER ALTSTADT VON MAILAND

Von Dr.-Ing. E. h. J. Stübßen, Münster i. W.

Mit 5 Abbildungen

Der vorjährige öffentliche Wettbewerb um Pläne für den Ausbau und die Erweiterung der Stadt Mailand hat zahlreiche bedeutsame, obschon teilweise über das Ziel hinauschießende Vorschläge für die Umgestaltung des Stadtkerns hervorgerufen, darunter besonders die Entwürfe von Portaluppi und Semenza<sup>1)</sup>, von Chiodi und Anderen. Man beklagt mit Recht, daß namentlich

die Bebauung und das Straßennetz südlich und östlich vom Dom, verglichen mit anderen Großstädten, stark in der Entwicklung zurückgeblieben sind, daß gerade dieser zur Bildung einer Geschäftscity nach Lage und Umgebung berufene Stadtteil durch sein Gassengewirr den Verkehr stört und vorwiegend mit kleinstädtischen und Arbeiterwohnungen durchsetzt ist, während es an neuzeitlichen Verkaufsläden, Ausstellungsräumen, Versammlungsstätten und Bürogebäuden mangelt. Auch

<sup>1)</sup> Vgl. Jahrgang 1927, S. 480. Entscheidung.



CAMPANILE  
DER KIRCHE  
SAN GOTTARDO  
UND DOM

ABB. 1



ABB. 2

LAGEPLAN DES ZUKÜNFTIGEN ZUSTANDES. 1 : 3000



Erklärung zu Abb. 1

1. San Satiro
2. Valdense
3. San Giovanni Laterano
4. San Antonio
5. Santo Stefano
6. San Bernardino alle Ossa
7. San Raffaele

Die Umgestaltung  
der Altstadt  
von Mailand

ABB. 3

LAGEPLAN DES JETZIGEN ZUSTANDES. 1 : 5000

wird die für den Großstadtverkehr im einzelnen wenig sachgemäße Einrichtung des großen Domplatzes getadelt, dessen Verbindungen zudem nach Osten, Südosten und Westen ungenügend sind.

Es war ein Erfolg des Wettbewerbs, daß diese Mängel die allgemeine Aufmerksamkeit auf sich zogen und deren Abstellung immer dringender als notwendig empfunden wurde. In beschleunigter Weise wurde die Lösung von dem neu gegründeten städtischen Amte „Ufficio Urbanistico“ unter Leitung seines tatkräftigen Vorstehers Ing. Comm. Cesare Albertini in Angriff genommen. Schon liegt für die Neugestaltung des Domplatzes ein genehmigter Plan vor, während für den Umbau der anstößenden Stadtteile auf Grund der Wettbewerbsvorschläge, deren Wirtschaftlichkeit stellenweise zu wünschen übrig ließ, Albertini einen großzügigen Entwurf aufgestellt und veröffentlicht hat, der noch nach vorläufiger Genehmigung der weiteren amtlichen Behandlung unterliegt. Unsere Abb. 3, S. 135, gibt Auskunft über den gegenwärtigen Bestand. Abb. 2, S. 135, stellt den Albertinischen Entwurf mit denjenigen Änderungen und Ergänzungen dar, die der Verfasser dieser Zeilen nach Besichtigung und Besprechungen an Ort und Stelle als Gutachter mit Erfolg vorgeschlagen hat.

Beginnen wir mit dem Domplatze, so soll das bekannte Reiterstandbild Viktor Emanuels II. zwar seinen bisherigen Standort beibehalten, aber nicht auf dem hohen, mittels vieler Stufen ersteigbaren, mit Säulen und Löwen geschmückten Hügel, sondern auf einem dem Denkmal angepaßten, bescheideneren Unterbau am Rande des entsprechend auszubildenden Domvorplatzes, von welchem für den Fahrverkehr zwei je 17 m breite Straßen mit zwischenliegender 15 m breiter Fußweginsel abgeteilt werden. Der eigentliche Domvorplatz wird vom Dom nicht getrennt und nur für Fußgänger bestimmt sein, in künstlerischer Weise nach geometrischer Musterung befestigt und nur mit zwei Fahnenmasten und den nötigen Lichtträgern besetzt werden, immer im Hinblick darauf, daß der Dom selbst das weitaus bedeutendste Kunstwerk ist, dem die ganze Umgebung unterzuordnen sei. Mit Hilfe eines auszuschreibenden künstlerischen Wettbewerbes sollen diese heiklen Fragen gebührend gelöst werden.

An der Westseite des Domplatzes, der Kathedrale gegenüber, wird ein grundsätzlicher Eingriff für nötig gehalten, einesteils, um eine bessere schräge Verbindung von der Via Mengoni zur Via Orefici zu gewinnen, andernteils, weil das hier stehende unbedeutende Gebäude A nicht paßt zu den anspruchsvollen Mengonischen Fassaden der Galleria Vittorio Emanuele an der Nordseite und des Gebäudes B neben dem Königspalast an der Südseite des Platzes. Es soll auch bei A ein dem ganzen Platze würdiger Neubau errichtet und hinter ihm eine 20 m breite Verkehrsstraße angelegt werden. Dieser Straßenanlage steht das künstlerische Bedenken entgegen, daß sie die überaus stimmungsvolle kleine Piazza dei Mercanti (Abb. 5, S. 157) ihres südöstlichen Abschlusses berauben würde, wenn man nicht durch Errichtung eines neuen Säulenganges die Platzfläche einigermaßen schlösse.

Das zu Verkaufsläden und Geschäftsräumen eingerichtete Gebäude B auf der Südseite des Domplatzes entspricht in Höhe und Architektur der mächtigen nördlichen Baufront, wird aber von der Via Capellari in spitzwinkliger Form beschnitten. Eine rechtwinklige Ergänzung ist beabsichtigt. Vielleicht auch wird es gelingen, bei der Neubebauung des anstoßenden Geländes die Via Capellari ganz zu unterdrücken.

In ganz unglücklicher Art stößt der Königspalast mit seinem unregelmäßigen offenen Vorhofe und schief vortretenden Westflügel an den Domplatz, jedermann häßlich auffallend, der den Platz aus der Viktor-Emanuel-Galerie betritt. Der geplante Umbau sowohl des West- als des Ostflügels und die Verbindung beider durch einen hohen Säulengang behufs Schließung des Vorhofes dürfte unerlässlich sein. Zwischen dem Palast und dem Gebäude B entsteht dadurch eine regelmäßig gestaltete Lücke von 30 m Breite, die nach Süden auf einen mächtigen, 20 m breiten Torbau zielt, die Durchfahrt bildend zu einem architektonisch geformten, einheitlich auszubildenden Straßenraum C, einem Schmuckstück des hier zwischen Via Carlo Alberto, Via Rastrelli, Corso Roma und Via Larga geplanten neuen Stadtteiles.

Mit Unterdrückung der beiden Gassen Via Visconti und Via tre Alberghi und unter Opferung der beiden kunstgeschichtlich nicht ganz unbedeutenden, aber doch

für entbehrlich gehaltenen Kirchlein an der Piazza Missori und San Giovanni Laterano soll hier ein ziemlich regelmäßiger Bezirk geschaffen werden, als dessen Hauptlinien, abgesehen von den Straßen Carlo Alberto und Larga sowie der erbreiterten Via Rastrelli, eine von der Kirche San Sirtoro auf den hohen Glockenturm der San Gottardokirche zielende, den Straßenraum C rechtwinklig kreuzende Straße, ferner zwei vom genannten Straßenraum abzweigende, auf die Piazza Missori und die Via Chiaravalle zielende Sträßchen und endlich der 30 m breite, aus dem Westen der Stadt kommende und in die in ihrem nördlichen Teile ebenfalls auf 30 m zu erweiternde Via Larga mündende Straßenzug zu nennen sind. Am Treffpunkt der zuletzt erwähnten Straßen, der Via Chiaravalle und des die Via Pantano ersetzenden, von Süden kommenden Straßenzuges D, ist ein dreiseitiger Verkehrsplatz gebildet, dessen beide, mit Straßentoren ausgestattete Seiten EF und GH einheitlich ausgebildet werden sollen, während die dritte Seite mit ihrem fünfsäuligen Portikus der Mündung der Straße D gegenüberliegt.

Das königliche Schloß mit dem dahinter liegenden städtischen Bürogebäude und der erzbischöfliche Palast erfahren keine Änderungen. Nur der das Schloß vom Bürogebäude trennende Raum wird von einem neuen Torbogen überspannt und an der Kirche San Gottardo derart erbreitert, daß die malerischen Blicke von Westen aus der Canobbiostraße und von Osten über den zweigeschossigen Kuppelbau des erzbischöflichen Marstalls hinweg auf den prächtigen, dem 14. Jahrhundert entstammenden Turm (Abb. 1, S. 134) der genannten Kirche an Reiz gewinnen. Durch die Anlage der neuen, 12 m breiten Straße I wird der Turm auch von der verlängerten Via Larga her sichtbar werden. Die erwähnte Verlängerung dient zur Verkehrsverbindung mit dem neu anzulegenden Platz am Justizpalast und sendet eine 20 m breite Zweigstraße zum Vorplatz der Kirche S. Stefano, eine andere von 15 m Breite in der Richtung auf die Via Adriani bis zum inneren Stadtgraben. Dadurch, daß auch die Via Ospedale bis zum Stefano-Platz und weiter nordwärts in der Richtung auf den Justizpalast verlängert wird, vervollständigen sich die Verkehrswege vom südlichen Stadtteil zur Umgebung des mehrgenannten Palastes. Die Gestaltung dieser Umgebung ist wohl der wichtigste Eingriff in das alte Straßennetz.

Gegenwärtig bestehen hier drei völlig getrennte Platzanlagen: der Fontanaplatz, so genannt nach einem aus ovalem Becken entspringenden Wasserstrahl X, der Beccariaplatz mit dem Standbild des Rechtsgelehrten Cesare Beccaria und die auf eine hohe Denkmalsäule Y gerichtete Piazza del Verziere, die jetzt als Gemüsemarkt benutzt wird. Der Justizpalast, ein Bauwerk aus dem Ende des 16. Jahrhunderts (Abb. 4, S. 157), ist bisher, abgesehen von dem Dreieckraum der Piazza Beccaria, sehr eng umbaut und nur durch schmale Gassen zugänglich. In Zukunft soll er, im obersten Geschoß ergänzt, das achsiale Hauptstück einer sehr geräumigen Platzgruppe werden (Abb. 2), mit breiten Zufahrten von Süden und Südwesten, wie bereits erwähnt, durch die die Via Ospedale und die Via Larga, von Westen durch die verbreiterte Via Arivescorado, von Norden durch die verlängerten Straßen San Paolo und San Pietro all'Orto. Der Verziere-Platz soll mit einer gewissen Schwenkung in eine 40 m breite Verkehrsstraße umgewandelt werden, die sich nach Nordosten und Südosten in die Via Durini und den Corso Vittoria spaltet. Das Beccaria-Standbild kann unverändert erhalten bleiben, während die Fontana und die Verziere-Säule in die neuen Straßenachsen zu verschieben sind. Die beiden Gassen Via Pasquirolo und Via Passarella werden unterdrückt, um die neue 30 m breite Straße K anzulegen, die vom Justizpalast nordostwärts führt und, mit der Via Durini und dem Corso Vittorio Emanuele vereinigt, eine Zufahrt zum Corso Venezia bildet.

Was den vom Dom nordöstlich gelegenen Stadtteil betrifft, so soll der Corso Vittorio Emanuele zwar auf der längeren Oststrecke unverändert bleiben, auf der kürzeren Weststrecke aber auf 26 m verbreitert und mit beiderseitigen Laubengängen (portici) ausgestattet werden. Der von der Piazza della Scala an der Kirche San Fedele vorüber die Richtung auf die romanische S. Babila-Kirche einschlagende, mit den Namen Piazza Crispi und Corso del Littorio bezeichnete Straßendurchbruch<sup>2)</sup> ist bereits im Bau begriffen; auch sein

<sup>2)</sup> „Stadt und Siedlung“ 1927, S. 64. mit Plan des Durchbruches.



nach Südwesten auf das Portal der Querachse der Viktor-Emanuel-Galerie gerichteter Seitenzweig ist schon früher festgestellt worden. Die oben genannte Vereinigung der Straßen Durini, K und Vittorio Emanuele bildet einen 63<sup>m</sup> breiten Platzraum, der auch den neuen Corso del Littorio aufnimmt und sich in die erweiterte Via Bagutta und den verkehrreichen Corso Venezia spaltet. Die Löwensäule Z vor der Kirche San Babila ist in die neue Straßenachse zu versetzen.

Für einen Ortsfremden ist es schwierig, darüber ein Urteil zu fällen, ob alle vorgeschlagenen neuen Straßen- und Platzanlagen einem wirklichen Bedürfnis

zuwachs der Bauflächen erwachse, der den Wert und Preis des für Straßenzwecke zu opfernden Baulandes übertrifft. Private Bauunternehmungen, denen eine 25jährige Steuerfreiheit gewährt wird, sollen nach Möglichkeit gefördert und begünstigt werden. Mit einer „Società Costruzioni Italo-Americana“ ist bereits eine Vereinbarung über die Erwerbung und Bebauung des Blocks M an der Carlo-Alberto-Straße zustande gekommen, und andere erfolgversprechende Verhandlungen sind im Gange.

Die jetzigen Eigentümer sollen unter Anrechnung ihrer einzubringenden Werte zur Teilnahme an der-



ABB. 4

PALAZZO DI GIUSTIZIA UND STADTBILD CESARE BECCARIA

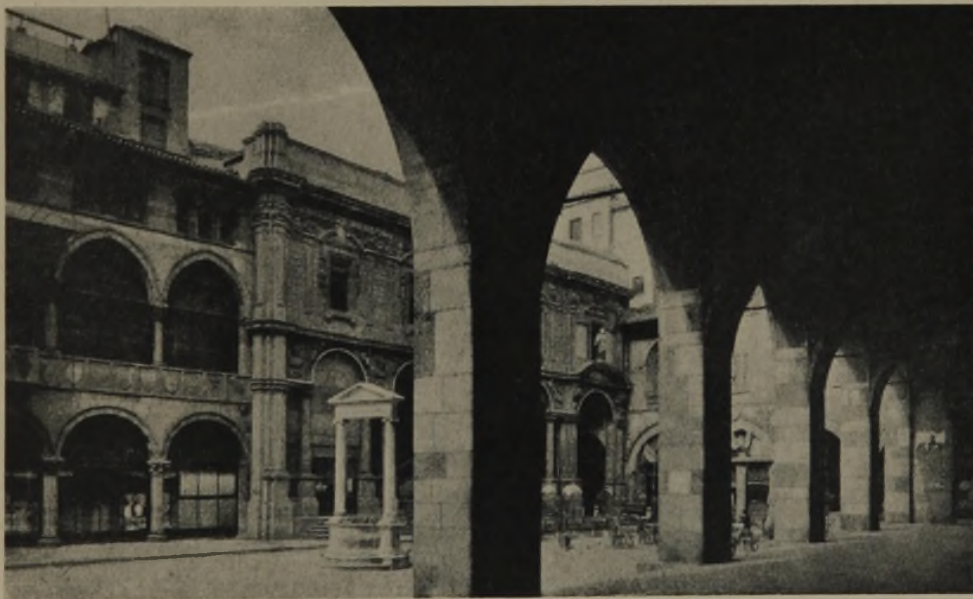


ABB. 5

PIAZZA DEI MERCANTI IN MAILAND

entsprechen und in jeder Beziehung nach Richtung und Breite glücklich gewählt sind. Man wird dem sachverständigen Ortskundigen Vertrauen schenken, im übrigen aber die verschiedenen Teile des Entwurfs als gedankenreich und vortrefflich disponiert anerkennen, wenn man auch Einzelheiten geändert haben möchte.

Noch mehr ist man auf die Erfahrung und Einsicht örtlicher Fachgenossen angewiesen, wenn es sich um die wirtschaftlichen Fragen der Ausführung handelt. Albertini folgert aus dem Umstande, daß an den breiten neuen Straßen und an den freien Plätzen baupolizeilich Neubauten bis zu 30<sup>m</sup> Stimmhöhe statthaft sind und als hygienisch unbedenklich betrachtet werden, ein Wert-

artigen Unternehmungen eingeladen werden, um einen vollen Ersatz ihres bisherigen Besitzes zu erlangen. Das Ufficio Urbanistico hat berechnet, daß in dem umzugestaltenden Stadtteil südlich und östlich vom Dom im ganzen 1 600 000 cbm Altbauten niederzulegen, während die zu bildenden neuen Blockflächen imstande sind, eine Bebauung von 1 800 000 cbm aufzunehmen. Hieraus sowie aus der sicheren Erwartung, daß gesetzgeberische Maßnahmen die ungehinderte Verwirklichung des großen Werkes, mit dem der gegenwärtige tatkräftige Podesta der Stadt Mailand seinen Namen verbindet, erleichtern und wirtschaftlich stützen, entspringt eine allgemeine Zuversicht. Quod dii bene vertant. —

# GROSSKREIS UND GROSSSTADT, EINE FRAGE DER ÜBERLEGENHEIT DER SIEDLUNGSFORM

Von Verbandsdirektor Dr. Robert Schmidt, Essen<sup>1)</sup>

Was eine Großstadt ist, weiß Jedermann, was ein Großkreis sein soll, wissen nur ganz wenige Sachkenner. Daß Großstädte neben all ihren Annehmlichkeiten auch sehr wesentliche Nachteile haben, ist auch nicht unbekannt. Es ist also wohl kein Staatsverbrechen, neben den Großstädten, denen man im Interesse ihrer planmäßigen Auflockerung reichlich Entwicklungsgelände gönnt, ein neuartiges Siedlungsgebilde entstehen zu lassen, das die bekannten Fehler der Großstädte vermeidet. Wenn sich dieses neue Gebilde außerdem der Gesamtwirtschaft unseres Landes besser anpaßt als die Großstädte, die neben dem Wohnwesen im wesentlichen dem Gewerbe, der Industrie und der Massenkultur dienen; ja wenn dieses neue Gebilde sogar den Grundlagen unserer Volkswirtschaft geradezu ideal zu entsprechen vermag, so dürfte es doch der Förderung und eines ersten Versuches der Verwirklichung wert sein. Wissen wir doch, daß die Blüte eines Volkes zu allen Zeiten erst dann eingetreten ist, wenn seine Volkswirtschaft durch sein Siedlungswesen restlos erfaßt wurde, also in ihm seinen Ausdruck fand.

Preußen ist und bleibt Industrie- und Agrarstaat. Soweit es Agrarstaat ist, kann man seinen Interessen nicht durch Aufteilung des Landes in lauter Städte gerecht werden. Das ist sicher. Man hat außerdem die Erfahrung gemacht, daß überall dort, wo bisher landwirtschaftlich genutzte Gebiete Bodenschätze besaßen, zwecks Nutzung dieser Bodenschätze unnötige und unvollkommene Städtebildungen erfolgt sind. Die Städtebildungen mußten deshalb unnötig und unvollkommen bleiben, weil die neue Wirtschaft des bisher rein landwirtschaftlichen Gebiets weder die genügende Anzahl Menschen ernähren konnte, um Städte zu füllen, noch genügende Steuermittel aufbringen konnte, um diese Städte in dem Rekordkampf der Stadtkreiswirtschaft Schritt halten zu lassen. Es kann daher nicht richtig sein, diese Städte trotzdem mit Gesetzesgewalt entstehen zu lassen. Unsere Gesetzgebung tut dies aber. Wenn irgendwo in einem Landkreis eine, gegenüber der weiteren Umgebung, abweichende engere Besiedlung stattfindet, sogar planlos, so tritt bei einer bestimmten Einwohnerzahl die Stadtwerdung ein und dann im Gefolge die Loslösung aus dem Landkreis. Nackt und bloß, häßlich wie eine Mißgeburt wird dann ein kommunales Neugebilde in das Leben geschickt, dessen Ernährung und Ausstattung Unsummen verschlingt. Und diese Unsummen muß der Bergbau, muß die Industrie in dem Augenblick tragen, in dem sie alle ihre verfügbaren Mittel auf den Aufbau des eigenen neuen Wirtschaftskörpers verwenden sollte.

Andererseits sehen wir, wie unter dem Zwang des Wirtschaftskampfes Bergwerke und industrielle Anlagen plötzlich stillgelegt werden, weil sie im Rahmen der gesamten Wirtschaft unrationell wurden infolge der schlechten örtlichen Vorbedingungen. Hier tritt nun ein ganz ungeheurer Rückschlag ein. Wichtigste Steuerquellen der Gemeinden erlöschen plötzlich, gleichzeitig bringen neue notwendig werdende Wohlfahrtslasten die noch nicht gefestigten Gemeindefinanzen zur Zerrüttung. Wäre diese Gemeinde im Kreis geblieben, so könnte innerhalb des Kreises ein finanzieller Ausgleich erfolgen, aber das ist jetzt nicht mehr möglich. Man schreit zunächst um Staatshilfe. Dann erklärt man, die Stadt sei zu klein und greift nach den umgebenden Steuerobjekten. In den einzelnen Phasen dieses Kampfes wird auch der vorher gesunde Kreis krank gemacht. Siegt endlich der Stadtgedanke, dann wird eines Tages die ursprüngliche Verwaltungseinheit wieder hergestellt, und den Kampfplatz bedeckt ein Trümmerfeld von verkehrten Verwaltungsmaßnahmen und unnötigen wirtschaftlichen Schädigungen.

Man fragt daher unwillkürlich, weshalb gab man dem Landkreis nicht von vornherein die Möglichkeit des Bestehenbleibens. Er ist doch schließlich in der teilweise industrialisierten Form, zusammen mit dem weiter bestehenden Ackerbau, der erhöhte Absatzmöglichkeit in unmittelbarer Umgebung erhält, ein glänzendes Spiegelbild der Gesamtwirtschaft eines

Industrie- und Agrarstaates. Natürlich vor allem unter der Voraussetzung, daß dieser Kreis nach den Grundsätzen der speziellen Landesplanung aufgebaut wird.

Da dieser Kreis ein vollkommen anderes Gesicht hat als der landesübliche Landkreis, so lag es nahe, als man ihn forderte, ihm einen neuen Namen zu geben. Es lag auch nahe, diesen Namen identisch den beiden Begriffen Stadt und Großstadt zu wählen. Unter Belassung des normalen Landkreises als Kreis wurde daher das neue Gebilde mit dem Wort „Großkreis“ bezeichnet in die Debatte geworfen. Dieses Wort wurde wortreich bekämpft in der Art des Mephisto:

„Denn eben wo Begriffe fehlen,  
Da stellt ein Wort zur rechten Zeit sich ein.  
Mit Worten läßt sich trefflich streiten.“

Das bisher Gegebene ist eine lose Aneinanderreihung von Gedankengängen und Vorkommnissen. Diese Vorkommnisse häuften sich in dem Teile Deutschlands, den man sein industrielles Herz nennt, weil der Pulsschlag der deutschen Wirtschaft von dort ausgeht. Im Ruhrkohlenbezirk, wo das Wirtschaftsgesetz: Kohle sucht Eisen und Eisen sucht Kohle seine ungeheure Lebens- und Wirtschaftskraft beweist, wurden die Landkreise planlos verbaut, und planlos entstandene Städte fraßen dann die Landkreise auf, nicht zu ihrem eigenen Segen. Hier konnte man daher von einem siedlungspolitischen Chaos sprechen, zumal Bahnen, Bahnhöfe, Wege, Werke, Siedlungen ohne Rücksicht auf die Gesamtinteressen des Bezirks, der eine Wirtschaftseinheit bildet, errichtet wurden.

In diesem Chaos wurde endlich nach Überwindung von langjährig gemachten Schwierigkeiten i. J. 1920 ein übergemeindlicher Verband gesetzlich gegründet. Dieser „Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk“ ging mit seinen Werkzeugen: Verkehrsband, Durchgangsstraße, Freifläche an die Arbeit. Sein Rüstzeug gab ihm das Recht, vorhandene Fluchtliniengebilde zu ändern, um die Stadtpläne dem Gesamtinteresse des Bezirks einzuordnen. Außerdem war es aber eine selbstverständliche Folgerung seiner Arbeit, daß er das noch nicht hoffnungslos verbaute Land, und insbesondere das Neuland, nicht dem gleichen planlosen Schicksal überlassen durfte wie bisher. Er führte daher, unter Durchbildung seiner „Wirtschaftspläne“, die spezielle Landesplanung ein, deren Grundsätze im Fluge ganz Deutschland eroberten in Form der vielen neu gegründeten Landesplanungsverbände.

Diese Wirtschaftspläne bedeuten, daß Bergbau, Industrie, Ackerbau, Verkehrswesen jeder Art, Wohnungswesen und Volkerholung ihren geeignet gelegenen Entwicklungsraum nebeneinander erhalten, worin sie sich frei und ungehindert entfalten können. Entfalten, nicht in der Form der kompakt, konzentrisch und radial gebildeten Stadt mit den Elementen Straße und Baublock, sondern entfalten in einer natürlich aus dem Bedürfnis des Ganzen sich ergebenden Streuform.

Da, wo die Wirtschaftspläne in der unmittelbaren Umgebung der Städte aufgestellt wurden, geschah das natürlich nur im Ausgleich mit den städtischen Interessen. Hierdurch wurde ein berechtigter Vorwurf der Städte aus dem Wege geräumt, daß die Landkreise ihre Umgebung verbauten. Es wurde den Städten hiermit ein Dienst geleistet, der ihnen allerdings gleichzeitig einen wichtigen Eingemeindungsgrund wegnahm. Aber das war ja kein Fehler. Der Gesamtheit der Volkswirtschaft bringt es sehr wesentliche Vorteile.

Mit der Aufstellung der Pläne war es nun natürlich nicht getan. Sie mußten gegen Verbauung gesichert werden. Das geschah durch entsprechende Baupolizeiverordnungen. Aber nun fehlte immer noch etwas, nämlich die Organisation zu ihrer örtlichen Durchführung, also die Einrichtung eines Finanzierungsinstituts. Finanzstelle kann für Teilaufgaben die einzelne Gemeinde, im großen und ganzen muß es aber der Kreis sein.

Der Begriff, „Großkreise“ zu bilden, bedeutet also folgende Forderungen:

1. Der Kreis muß nach einem Wirtschaftsplan ausgestaltet werden, der die Industrie und Landwirtschaft, Verkehrswesen und Wohnungswesen sowie Volkerholung berücksichtigt.

2. Der Kreis muß dementsprechend eine zweckmäßige Ausdehnung und Abgrenzung erhalten, die eine Wirtschaftseinheit gewährleistet.

<sup>1)</sup> Vortrag gehalten auf der Versammlung der Deutschen Gartensiedlungs-Gesellschaft in Bielefeld am 15. Oktober 1928.

5. Der Bestand dieses Kreises an Inhalt und Grenzen muß möglichst bewahrt werden, genau wie der Bestand einer Großstadt, daher darf

5. die Ausscheidung von Kreisteilen niemals den Bestand des Kreises gefährden.

5. Der Kreis muß planmäßig die übergemeindlichen Aufgaben finanzieren und durchführen.

Das sind keine anderen Forderungen, als sie die Großstädte ganz selbstverständlich, durch Brauch geheiligt, besitzen. Außerdem stellt der Großkreis in seiner neuen streuartigen Siedlungsform gewissermaßen einen Wendepunkt im heutigen Siedlungswesen dar, den Jeder erkennen muß, der etwas vom Siedlungswesen versteht und der nicht in Deutschland im Städtebau das Ende erleben möchte, was uns Amerika als so erschreckendes Ende eines gewissenhaft durchgeführten Grundsatzes der Stadtentwicklung ad infinitum zeigt. Er wird den Großkreis fordern, weil:

1. die Landkreiswirtschaft in ihrem siedlungstechnischen Aufbau in Streufarm billiger ist als die Stadtkreiswirtschaft, Bergbau, Industrie und Landwirtschaft also steuerlich entlastet werden, und zwar erstere gerade im Stadium ihrer Entwicklung, was sehr wichtig ist;

2. die breite Basis des Großkreises und die in ihm vertretenen Zweige der Wirtschaft (Industrie und Landwirtschaft) in durchaus glücklicher Mischung eine Stetigkeit und Gleichmäßigkeit der Steuersätze gewährleisten;

3. die Siedlungsform des Großkreises mit der Wirtschaftsform unseres Staates, der immer Industrie- und Agrarstaat bleiben wird, identifiziert ist, was das Ziel der Siedlungspolitik eines Staates sein muß;

4. der Großkreis viel mehr Verdienst- und Erhaltungsmöglichkeiten bei Wirtschaftsbasen und für abgebaute Arbeiter und Angestellte gibt als die Stadt, mit der Möglichkeit gleichzeitiger Bindung an die staaterhaltende Bodenwirtschaft.

Ich habe nun unter Großkreis den teilweise oder ganz industrialisierten Landkreis verstanden, entsprechend seiner Entstehungsgeschichte. Der Landkreistag, der ursprünglich nicht zum Großkreisgedanken stand, will die von mir charakterisierten Forderungen auf jeden Landkreis ausgedehnt haben. Hiergegen bestehen keinerlei Bedenken. Mir lag mehr die siedlungstechnische Seite in den von der Industrie erfaßten Landkreisen am Herzen. Dem Landkreistag liegt es offenbar daran, alle interkommunalen Aufgaben durch den Kreis zu erfassen und alle Kreise gleichmäßig zu behandeln. Vielleicht wird dadurch zuviel gelandesplanert, aber das schadet schließlich nichts. Aber außerdem wird durch das zwangsmäßige Erkennen aller Verhältnisse zwecks Aufstellung der Pläne das Wesen des Kreises viel systematischer erfaßt, als bisher üblich war. Ich kann hierzu außerhalb des Ruhrbezirks auf die Landkreise des Reg.-Bez. Aachen verweisen und neuerdings auf das Bergische Land.

Wenn ein Wort, ein Name der Streitpunkt bleibt, so will ich gern auf dieses verzichten. „Name ist Schall und Rauch. Jeder neue Gedanke findet Gegner und Freunde. Einer der Gegner, und zwar mit aller Wucht seiner Persönlichkeit, ist der Oberbürgermeister Jarres von Duisburg. Er hat den rheinischen Städtetag gegen mich mobil gemacht, und die Presse schreibt, daß:

„Der Vorstand des rhein. Städtetages ebenfalls den Vorschlag des Verbandsdir. Dr. Schmidt abgelehnt habe, da er in der Schaffung von sog. Großkreisen keine Vereinfachung und Verbesserung der Verwaltung sehen könne. Dr. Jarres kommt dann zu dem Ergebnis, daß das im Augenblick frappierende Schlagwort von Großkreisen im Grunde eine starke Willkürlichkeit ist und eine Systemlosigkeit zur Voraussetzung habe, die jedes kommunale Leben geradezu ersticken müßte. Als geradezu groteskes Beispiel dieser Systemlosigkeit bezeichnet Dr. Jarres den Schmidtschen Vorschlag, die rund 90 000 Einwohner fassende Stadt Recklinghausen wieder als selbständige Gemeinde dem Landkreis anzugliedern. Je mehr Gutachten von Fall zu Fall gefordert würden, desto verwickelter werde das ganze Bild. Es gehe aber aus allen diesen Gutachten klar hervor, daß kein gerader Gedanke den Großkreisvorschlägen zugrunde liege. Bei genauem Durchdenken werde auch der Landkreis zu der Überzeugung kommen müssen, daß er sich auf einem für die Kreise selbst verhängnisvollen Irrwege befinde, wenn er diesen Gedanken durch die Gesetzgebung ausführen lassen wolle. Er würde dann selbst dazu beitragen, der kerngesunden alten preuß. Einrichtung das Grab zu graben, indem er eine Anzahl seiner Mitglieder zu dem Zwittergebilde der Großkreise sich aufblähen lasse und den Rest zu Landkreisen zweiter Ordnung degradiere. Die Städte könnten in dem Gebilde der Großkreise nur eine Utopie erblicken, das in der Wirklichkeit als eigenartiges Kommunalwesen sich nicht werden halten lassen können. „Wir gönnen“, so schließt Dr. Jarres seine Ausführungen, „und wünschen den Landkreisen auf das lebhafteste Leben und Entwicklung. Aber alles muß sich auf naturmäßige Weise vollziehen. Wo Städteleben nach Selbständigkeit und Ausdehnung drängt, muß ihm Raum und Luft gegeben werden. Solche Ausdehnung wird nicht anders als auf Kosten des Kreises vor sich gehen können. Um lebenskräftige Kreise zu erhalten, wird nach sorgfältiger Überlegung

und auf weite Sicht eine Zusammenlegung von Restkreisen erfolgen müssen, ebenso wie sich unter Umständen eine Zusammenlegung von Städten nicht umgehen läßt.“

Die Schlußworte zeigen klar, worauf es Herrn Jarres ankommt. Ihm ist das unbeschränkt ausgedehnte Städteleben auf Kosten des anschließenden Landkreises wichtig, weil in Duisburg jetzt Eingemeindungsfragen schweben. Nun hat Duisburg zur Zeit rund 7000 ha Stadtgebiet mit 275 000 Einwohnern. Es soll nach meinem Vorschlage um rund 5000 ha Landkreisgebiet vergrößert werden, worauf nur 25 000 Menschen wohnen und gute Steuerobjekte vorhanden sind. Duisburg soll also reichliches Entwicklungsgelände in gesunder Lage erhalten. Es will aber die auf dem linken Rheinufer bestehende Industrie Rheinhausen erfassen, wodurch es mit der Großkreisidee Mörs in Konflikt kommt. Herr Jarres bekämpft also die Großkreisidee in eigener Sache und steht diesem Gedanken nicht mit der erforderlichen Objektivität gegenüber.

Ihm stehen ja auch der gesamte Landkreistag, einflußreiche Vertreter der Großindustrie und des Bergbaues, auch Handelskammern als Gegner gegenüber. Auch der preuß. Innenminister steht auf dem Boden des Großkreisgedankens mit dem Willen, den Landkreisen die sogenannte Kompetenz-Kompetenz zu bewilligen. Der Landkreistag macht hierzu folgende positive Vorschläge:

Das Ausscheiden kreisangehöriger Städte muß stark eingeschränkt werden. Falls es nicht vollständig unterbunden werden kann, ist die jetzt geltende Normativ-Einwohnerzahl erheblich zu erhöhen. Außerdem soll die Zustimmung des Kreistages für das Ausscheiden erforderlich sein. In jedem Fall muß das Ausscheiden durch besonderen Gesetzesakt erfolgen.

Grundbedingung ist, daß die Leistungsfähigkeit und Geschlossenheit des Kreises nicht gestört wird, ferner daß die Entwicklung der Stadtgemeinde im Kreisverbande nicht reibungslos vor sich gehen kann und daß ein billiger Ausgleich zwischen der Stadt und dem Landkreis vor dem Ausscheiden erfolgt.

Bezüglich der Kompetenz-Kompetenz wird verlangt, daß der Kreis solche übergemeindlichen Aufgaben übernehmen kann, deren Einzellösung durch die Gemeinden unwirtschaftlich erscheint und daß er sie übernehmen muß, wenn die Aufsichtsbehörde mit Zustimmung der Beschluffbehörde feststellt, daß das Gemeinwohl die Übernahme dieser Angelegenheit erfordert. Die Finanzierung dieser Aufgaben erfolgt bis zur endgültigen Regelung des Finanzausgleichs durch die Kreisumlage.

Gegen derartige Kreistagsbeschlüsse soll ein Beschwerderecht vorgesehen werden.

Der Kampf um die neue Verfassungsform der Kreise wird an anderer Stelle ausgefochten werden. Aber ich möchte ihn in die Gartenstadtgesellschaft hineinragen, denn in ihm liegt ein für die Gartenstadtgesellschaft hochwichtiger Gesichtspunkt begründet. Der Großkreisgedanke und seine Verwirklichung gibt ihr überhaupt erst Existenzberechtigung in Deutschland.

Im August 1927 stellte ich in Kiel die Tatsache fest, daß die Deutsche Gartenstadtgesellschaft in den 25 Jahren ihrer bisherigen Tätigkeit überhaupt nichts Positives geschaffen, höchstens dieselben Tendenzen verfolgt habe wie andere Vereine, z. B. der „Verein für Sozialpolitik“ (1872 gegr.), der „Deutsche Verein für öffentliche Gesundheitspflege“ (1874 gegr.<sup>2)</sup>, der „Verein für Wohnungsreform“ (1905 gegr.), der „Verein für Kleinwohnungswesen“ und andere mehr.

Vor 26 Jahren traten die Begründer der „Deutschen Gartenstadtgesellschaft“ zusammen unter dem Schlachtruf: „Los von der Großstadt!“ Auch heute noch bestehen sie unentwegt auf diese Forderung: „Flieh aus der Großstadt, geh in die Gartenstädte!“ Aber sie konnten keine schaffen. Also sind sie Phantasten, denn tatsächlich stellte i. J. 1919 eine private Kommission, die der Premierminister Lloyd George nach Belgien und Deutschland sandte, um ihm über errichtete hervorragende Gartenstädte zu berichten, fest: „There are no garden cities in Belgium or Germany to be imitated.“ Also nach 17-jähriger intensiver Propagandatätigkeit

<sup>2)</sup> Der 1874 gegründete „Deutsche Verein für öffentl. Gesundheitspflege“ begann schon 1877 sich mit der Wohnungsfrage zu beschäftigen und prüfte 1895 insbesondere die Notwendigkeit weiträumiger Bebauung bei Stadterweiterungen und die technischen Mittel zu ihrer Durchführung; 1896 die Maßnahmen für Herbeiführung eines gesundheitlich zweckmäßigen Ausbaus der Städte; 1898 die Arbeiterwohnungsfrage in Deutschland und die Wohnungsaufsicht; 1900 den Einfluß der Stockwerklage in Stadtwohnungen und die Kleinwohnungen in Städten; 1905 Wohnung und Tuberkulose sowie Gesundheit und weiträumige Stadtbauung; 1905 offene und geschlossene Bauweise, Kleinhaus und Mietskasernen; 1907 Gartenstadt; 1909 Wohnungsfürsorge; 1910 Verbesserung alter Stadtteile; 1912 Volksparks in Amerika; 1915 Lebensraum für das Stadtvolk und Wohnungsreform; 1917 Verbesserung der Mietskasernen, Ansiedlungs- und Bauungsfragen; 1919 Wohnungsfrage nach dem Kriege; 1925 Technik und Hygiene im heutigen Städtebau.

war in Deutschland ebensowenig eine Gartenstadt zu finden wie heute nach 26jähriger Tätigkeit. Meine gutgemeinten Mahnungen verschwanden offenbar in dem Papierkorb unseres Geschäftsführers, denn ich sah sie in dem Bericht über die letztjährige Versammlung nicht wiederkehren. Auf der Tagung klagte gleichzeitig Herr Sanitätsrat Bonne mit Herzresonanztönen darüber, daß Ärzte, Priester, Verwaltungsbeamte und Behörden so kläglich auf der Tagung vertreten seien und so erschreckend geringes Interesse zeigten für diese so außerordentliche Bewegung. All diese genannten Männer wandten eben im Zeitalter der Rationalisierung einer unfruchtbaren Vereinigung den Rücken. Es ist ja auch außerordentlich charakteristisch, daß die internationale Gartenstadtgesellschaft ihr Firmenschild langsam verändert hat, zunächst in internationale Gesellschaft für Stadt- und Landesplanung, dann in intern. Gesellschaft für Wohnungswesen und Städtebau.

Der Charakter des Städtebaues und unserer Stadterweiterungen hat sich nach dem Ausbau des Baupolizeirechts geändert. Diese Änderung ging Hand in Hand mit dem Erkenntnis des unbedingt Notwendigen auf gesundheitspolitischem Gebiete, indem gleichzeitig durch die endgültigen Entscheidungen des Oberverwaltungsgerichts von 1894, 1895 und 1902 festgestellt wurde, daß es keine positive Rechtsnorm gibt, die dazu nötigt, alle Grundbesitzer eines Polizeibezirks in ganz gleicher Weise und in ganz gleichem Maße mit baupolizeilichen Vorschriften oder Beschränkungen zu belasten. Diese Feststellung ermöglichte eine Abstufung der Bestimmungen der Bauordnung in Form von Zonenbauordnungen, die gestatten, nach der Peripherie der Städte hin eine immer offenere und freiere Bebauung vorzuschreiben und außerdem Wohn-, Landhaus und Fabrikviertel abzugrenzen. Das preuß. Wohnungsgesetz von 1918 hat diesen polizeilichen Grundsatz gesetzlich verankert. In diesem Zeitraum entstanden etwa von 1902 ab die aufgelockerten Vorstadtteile der Großstädte und die Wohnkolonien der Werke. Später kamen dann die Baugenossenschaften fördernd hinzu. Diese aufgelockerten Vorstadtteile gaben der Bodenspekulation frische Nahrung, und an vielen Orten wurde mit dem Gartenstadtgedanken unter hochtrabenden Namen Schindluder getrieben.

Eine Gartenstadt entstand nirgends, denn das Programm der Deutschen Gartenstadtgesellschaft heißt: „Eine Gartenstadt ist eine planmäßig gestaltete Siedlung auf wohlfeilem Gelände, das dauernd in einer Art Obereigentum der Gemeinschaft erhalten wird, derart, daß jede Spekulation mit dem Grund und Boden dauernd unmöglich ist. Sie ist ein neuer Stadttypus, der eine durchgreifende Wohnungsreform ermöglicht, für Industrie und Handwerk vorteilhafte Produktionsbedingungen gewährleistet und einen großen Teil seines Gebietes dauernd dem Garten- und Ackerbau sichert.“

Man erkennt hieraus sofort, daß die Gründung einer Gartenstadt im Sinne der Gesellschaft unendlich viel schwieriger ist als der Ausbau einer Vorstadt. Die Vorstadt wird durch die finanzkräftige Stadt finanziert, die Straßen und Leitungen aller Art herstellt, das Verkehrsweisen befriedigt, Schulen baut und alles durchführt, was für die Ansiedlungen von Menschen nötig ist.

Außerdem stehen die Gartenstadtfrage und Umsiedlung in engstem Zusammenhang. Sie können zur Zeit nur gelöst werden, indem Abmachungen bezüglich der Verwendung der Hauszinssteuer getroffen werden. Aber wenn z. B. ein Stadtkreis mit einem Landkreis abmacht, daß er Hauszinssteuer in den Landkreis gibt, so kann er dieses nur unter der Bedingung tun, daß in den neu erbauten Häusern Stadtbewohner angesiedelt werden. Alle derartigen Versuche sind bisher an dem Widerstand der Landkreise gescheitert, die ihre eigene Wohnungsnot mit Hilfe dieser Hauszinssteuer befriedigen wollen. Eine Lösung ist nur dadurch möglich, daß ein Ausgleichsfonds unter unparteiischer Verwaltung geschaffen wird, eine sehr schwierige Aufgabe, weil sie das Selbstverwaltungsrecht der Städte berührt.

Man erkennt hieraus, daß Gartenstädte nicht innerhalb von Stadtgebieten entstehen können. Will man sie trotzdem, so muß man sich in den Landkreisen umschauen, denn die Gartenstadt ist ein irrender Stern auf dieser Erde. Noch ist sie nirgends charaktervoll,

willensstark, erdgeboren, plastisch zur Darstellung gebracht worden. Heimatlos ist sie geblieben, bis heute nach 26jähriger Arbeit. Nirgendwo findet sich der von den Idealisten getragene Begriff der Gartenstadt, d. h. das Gebilde, in dem Seele und Körper ein vollfruchtbares Erdendasein führen, verwirklicht. Der bisherige Weg war romantisch und jeder hat auf ihm Schindluder getrieben, die Idee angespannt, sie verkannt, sie verlassen, je nachdem seine Interessen befriedigt waren oder nicht. Wenige hielten aus. In England redet man von zwei Gartenstadtgebilden, weil man Ebenezer Howard, den weißhaarigen Angelsachsen, ehren will. Aber wenn die Gartenstadt wirklich in der gewünschten Form überall entstehen wollte, träte sie nicht in Streit mit allem Möglichen innerhalb einer komplizierten Wirtschaft, belastet mit untragbaren Lasten der Vergangenheit in Form von hemmender Überlieferung, in Form einseitiger Verwaltung, im Rahmen einer komplizierten Volkswirtschaft?

Trotzdem wirkte der Gartenstadtgedanke befruchtend und schuf Gartenstadt-Scheingebilde in Vororten überall da, wo die Wirtschaft ihr als Ausläufer zu entstehen erlaubte. Selbständig an Körper und Geist wurde sie nirgendwo. Das Blut dieser Scheingebilde floß nicht aus eigenem Herzen, die Kraft seiner Nerven kam nicht aus eigenem Organismus.

Man schuf neue Straßen, Gartenstraßen; neue Viertel, Gartenvorstädte, Anstatt von Gartenstädten, sprach man gar von Satellitstädten, schon weniger zu sagend; denn den Garten lieben wir. Er ist mit seinem Blütenduft, seiner Farbenpracht, seinem Vogelsang unser lieblicher Traum. Der Satellit schwebt unerreichbar am Himmelsdom droben und dreht sich an unserem Horizont verschwindend voll Hohn, auf-tauchend voll Lockung.

So können wir nicht zum Ziele kommen. 25 Jahre erster Arbeit haben Abziehbilder gebracht, aber keine greifbaren, vertretbaren Wirklichkeiten. Vor der Revolutionszeit schufen wir Renommierviertel der Wohlhabenden oder Arbeitgebergeschenke an Arbeitnehmer, oder Gaben an Gruppen, die zu fordern verstanden. Nach der Revolutionszeit schufen wir ähnliche Gebilde auf etwas demokratischerer Grundlage. Aber dem Wesen Gartenstadt kamen wir nicht näher.

Und warum kamen wir ihm nicht näher? Weil wir dieses Problem weder verwaltungstechnisch noch finanztechnisch lösen konnten oder es zu lösen versucht haben. Und trotzdem ist mit dieser verwaltungstechnischen und finanztechnischen Lösung nichts weiter möglich, als ein zwar lockendes, aber auch nur trügerisches Zerrbild der Gartenstadt entstehen zu lassen.

Nun bietet sich eine vielleicht nie wiederkehrende Gelegenheit der Verwirklichung der Gartenstadtidee in der Verwirklichung des Großkreisgedankens. In diesem Großkreis kann die Gartenstadt an geeigneten Stellen entstehen. Hier findet sich der an der gesunden Entwicklung des Kindes interessierte Vater, der es in den Anfängen der Hilflosigkeit stützt, der für Ernährung, Stärkung, Kräftigung sorgt. Der auch darüber wacht, daß aus diesem gesunden Kinde nicht wieder das gleiche entsteht, was bekämpft werden sollte, nämlich die Großstadt. Denn: „Los von der Großstadt!“ lautete doch der Kampfruf der Gartenstädtler von jeher und heute.

Im Großkreis findet sie den natürlichen gesunden Entwicklungsboden auf Grund einer Landkreiswirtschaft, die neben der Großarbeitsstätte die Möglichkeit der Boden-, Vieh- und Kleinwirtschaft, Frühgemüsebau und alles sonst bietet, was ein strebsamer Idealist nebenher zum Geldverdienen braucht.

Darum fordere ich die Deutsche Gartenstadtgesellschaft auf, in die Frontreihe der Kämpfer für den planmäßig aufgebauten Landkreis zu treten, der m. E. für die deutsche Siedlungsgeschichte einen Wendepunkt von hoher Wichtigkeit bedeutet. Hierbei müßte sie wohl den bodenreformerischen Gedanken zahmer gestalten, als sie es bisher tun möchte. Man soll eine ernstgewollte Sache nicht mit mehr belasten als unbedingt notwendig ist. Der fette Bodenspekulant des Herrn Damaschke ist längst ausgestorben.

Ich liebe die Gartenstadt, aber nicht so wie der phantastische Deutsche einem Ideal nachjagt. Ich möchte sie bilden können, aber mein Weg hierzu soll nicht der der Romantik sein, sondern der der Praxis. —

Inhalt: Die Gliederung der Großstadt — Zur Umgestaltung der Altstadt von Mailand — Großkreis und Großstadt, eine Frage der Überlegenheit der Siedlungsform —