

## DER KRAFTWAGEN SCHAFFT UND VERLANGT NEUE VERKEHRSBAUTEN

Der Bund Deutscher Verkehrsverbände und Bäder hatte vor kurzem eine Ausstellung zusammengebracht, die die Tradition des Hotel- und Gaststätten-Gewerbes in Musterbeispielen zeigen sollte, und man hat wohl angenommen, sie müsse angesichts der wohl auch bei Ausländern zu treffenden Vorliebe für historische Dinge ein Anziehungspunkt sein.

Was aber den praktischen Erfolg und das Problem des Hotels und der baulichen und betrieblichen Erfordernisse des Gaststättengewerbes überhaupt anbetrifft, so glaube ich nicht, daß es so, mit ein paar alten, würdigen Gasthöfen zu machen sein wird. Aber auch mit einigen der im Maßstabe übergriffenen Karawansereien, wie die Stadt Duisburg z. B. sie aufgemacht hat, wird es nicht zu machen sein, und das Problem des deutschen Gasthofes und des Reisens in Deutschland liegt zweifellos anders. Es wird vom Kraftwagenverkehr aus diktiert und mit ihm gelöst werden müssen. Es gibt in Deutschland zwei Arten von Hotels, die eine, wo man nicht wohnen kann, weil kein Unterbringungsort für den Wagen da ist, und die andere, das sind die, wo man nicht wohnen kann, weil eine Unterbringung für die Wagen da ist, die aber so ist, daß man nicht schlafen kann. Der Lösungen, der idealen Lösungen gibt es wohl nur eine, in Gestalt eines Münchener Hotels, wo neben dem Eingang für die Personen gleichsam der Eingang für die Wagen liegt. Sonst aber gibt es wohl kaum ein entsprechendes Hotel, und auch die bewußte Ausstellung zeigte deren keines und offenbar mühte sie sich auch nicht, eins zu zeigen, denn das Münchener Beispiel war auch nicht da, also kein Beispiel für die Lösung der Kraftwagenfrage.

Reisen unsere Hotelfachleute nicht im Kraftwagen? Wissen die Architekten Deutschlands nicht, daß das Reisen im Kraftwagen vorkommt? Das Problem des Hotels von heute steht zur Debatte, steht für die Architekten zur Debatte, weil es für die Wirtschaft zur Debatte steht und für die wieder steht es zur Frage, weil allmählich ein Bedarf dafür herangewachsen ist.

In England gibt es von den alten Postlinien her und aus alter Begastungskultur heraus die alten Inns am Wege. In Deutschland fehlt die Kette der guten Landgasthöfe, wo man mit Vergnügen und Geschmack essen und trinken kann. Wird nicht heute die Tagesfahrt und das Tagesprogramm immer wieder von der Frage diktiert: wo kann ich etwas essen, und wo kann ich übernachten? Immer muß man schon versuchen, eine Stadt anzulaufen, und auch dann, wenn man eine Stadt auf dem Wege hat,

hat man es selten so gut, wie zwischen Berlin und Hamburg z. B., wo Ludwigslust liegt und darin ein Hotel, ein Musterbeispiel nicht nur von schönster Architektur, sondern auch bester norddeutscher Hotelkultur — und das man in der eingangs erwähnten Ausstellung überhaupt vergessen hatte. Es trägt seinen Namen nicht zu Unrecht, insofern, als „Weimar“ immer eine Stätte deutscher Kultur war.

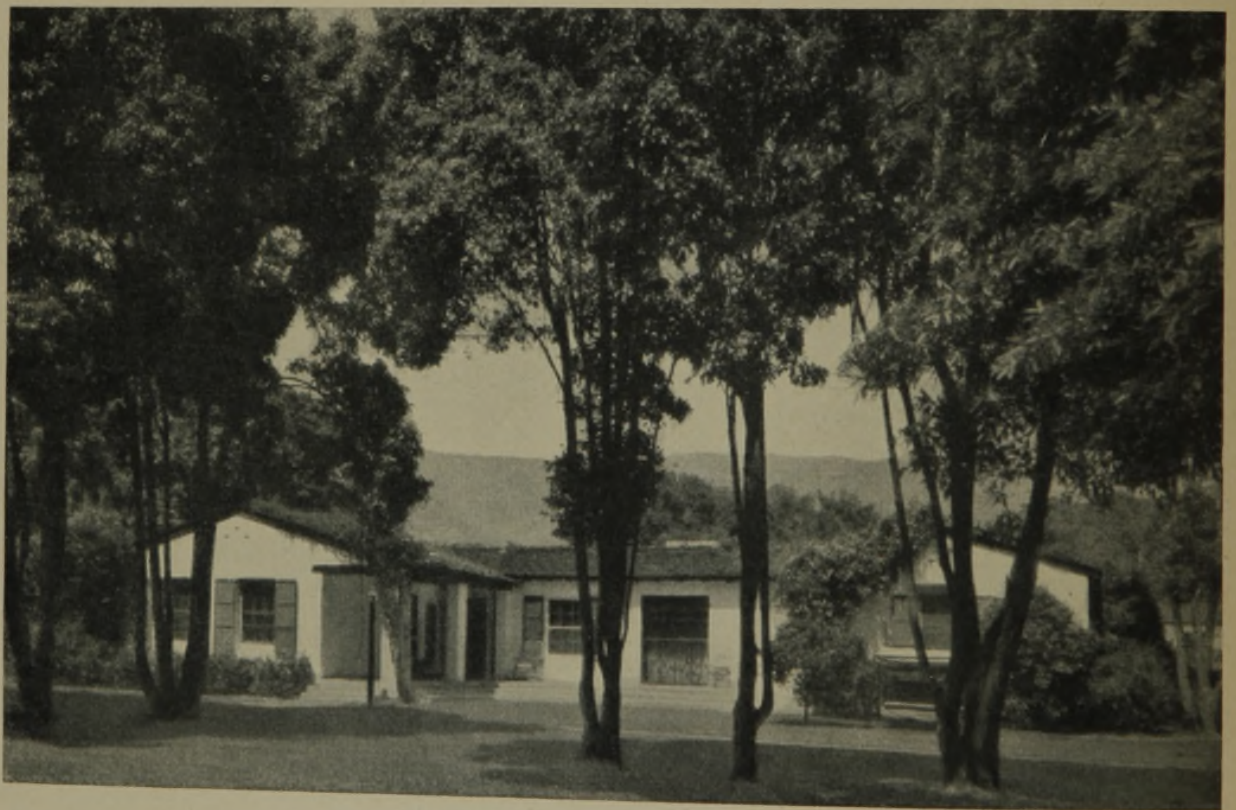
In Italien, in den Dolomiten und anderenorts erleben wir die Entstehung dieses neuen Typs der Begastungshäuser, auch im architektonischen Sinne. Junge deutsche Architekten bauen dort für die merkwürdigsten Bauherren, Professoren usw., diese, um sie einmal so zu nennen, „Inns“. Wie ist es mit Deutschland? Wer kann der Träger einer solchen Bewegung sein? Natürlich wäre letzten Endes wirksam nur der Einzelne, von denen es heute sicher viele gibt, die an der Straße ihr Glück versuchen möchten und machen werden. Aber es müßte ein Patron und eine Hilfe da sein, in Gestalt einer großen Finanz- und Einführungsgesellschaft. Die Verhältnisse im deutschen Hotel- und Gaststättengewerbe haben gezeigt, daß das persönlich geleitete Hotel vor der Serie der Aktien-Hotels den Vorteil hat, weil es bei den Konsumenten den Vorzug genießt, und wenn es noch eines Beweises bedurft hätte, so wäre der Vorgang Aschinger: „Hotel-Betriebsgesellschaft A.-G.“, von welcher letzterer man sagt, auch sie werde in ihre einzelnen Bestandteile zerfallen, ein solcher gewesen.

Wie das ganze im Grunde aussieht, wie es vor allen Dingen bald, die zu erwartende Erhöhung der Kraftwagenziffer und einen erhöhten Gebrauch der Wagen vorausgesetzt, aussehen wird, davon gibt es in Amerika ein Beispiel. Dort wirft der Kraftwagen städtebaulich und städtewirtschaftlich bereits alles mögliche über den Haufen. Neue, d. h. im Grunde ganz alte, Marktlagerungen haben sich da herausgearbeitet. Früher war es so, daß der Markt am Tor, am Eingang der Stadt lag, weil da ein Platz für die Händler und Platz für die Wagen und Karren war. Dann rückte der Markt in die Mitte des Ortes. In Amerika nun machen Warenhäuser jetzt wieder vor den Städten Läden auf, einfach, aber mit allen möglichen Waren, und vor allen Dingen mit Parkplätzen, um den Farmer abzufangen, der in die Stadt fährt, und vor den Toren der Stadt entstehen die „Super markets“, im Gegensatz und in Konkurrenz zu den Läden down town. In leerstehenden Fabriken und Lagerhallen vor den Toren der Stadt werden Verkaufsläden aufgemacht, primitiv, aber eben mit Parkplatz und billig, und nun liegt der Markt wieder vor der Stadt, denn nicht nur Diejenigen, die hineinfahren, kaufen dort, sondern die Einwohner der Stadt fahren hinaus.





Modernes amerikanisches Pavillon-Hotel Gesamtanlage



Einzelpavillons in guter Verbindung mit Baum und Rasen (Dasselbe Hotel)  
 Aus: „Der Baumeister“ Heft 12, 1934. Verlag D. W. Callwey, München. Aufsatz Harbers, „Das Santa Barbara Biltmore Hotel“

Die städtebaulichen und städte wirtschaftlichen Veränderungen durch den Kraftwagen, die neuen, auf ihn hingeworfenen Angebots- und auch geographischen Marktformen, sie sind hier noch nicht genügend bekannt und gar nicht ausgenutzt. Städtebauer und Architekten wollen sich anscheinend überraschen oder die Entwicklung an sich vorbeigehen lassen.

Wie weit dazu gerade in bezug auf die Gast- und Übernachtungsstätten der Kraftwagen umstellend gewirkt hat, davon zeugt ein Buch, das man überhaupt, das

sicher aber jeder Soziologe, Psychologe und Wirtschaftler, also ein jeder Gastwirtsfachmann und jeder Architekt lesen müßte. Es ist „Das Kunstwerk“ von Sinclair Lewis. Das Buch hat in der sonst so anerkanntenswerten deutschen Ausgabe nur einen Fehler: daß auf dem Schutzumschlag ein Tischgedeck angesichts eines Wolkenkratzers abgebildet ist, anstatt der Mystik eines Grundrisses, mit, weiß Gott, allem Drum und Dran eines großen Hotels. Oder dessen, was an seine Stelle treten soll. Das Titelbild ist zu klein gegriffen, und es



handelt sich hier nicht um die Kunst, aus der Serviette ein Kunstwerk zu machen (obgleich auch das darin vorkommt) oder darum, daß beim Essen ein Kunstwerk besprochen und „perfekt“ gemacht würde. Das Buch, das von einem Begastungs-Besessenen handelt, einem Mann, der „Hotel im Blut“ hat, der nur zu Begastende sieht und nichts als Gasthäuser und Hotels für sie, das Buch gehört mit in die Reihe der Bücher von den großen Utopien, und dabei mit neben die schönste aus dieser großen Reihe seit Thomas Morus, nämlich die von Rabelais erdachten Utopien, des ungeheuren riesigen Hotels der „Abtei Thelem“, jener herrlich weltlichen Abtei Thelem, wo alles im tiefsten und elefantiaschhaft großen Gegensatz zum gewöhnlichen Kloster steht, wo keine Uhr schlägt, weil in den Klöstern alles so ruhig nach der Uhr geht, wo dazu keiner einsam in seiner Zelle sein darf, weil man in den Klöstern einsam sein muß usw. (Haben Sie nicht die „Abtei Thelem“ hinter dem „Kunstwerk“ gesehen, Herr Verleger Rowohlt?)

In diesem Buch wird alles überlegt, was dazu gemacht werden könnte, den Menschen, den man beherbergt, glücklich zu machen. Myron Weagle denkt nur, wie gesagt, in Hotel-Vorstellungen, Hotel-Utopien und er richtet sie auch, und es ist für den Architekten ebenso interessant, und für den deutschen besonders, zu sehen, was den Amerikanern als in Formen und Farben und Grundriß und Zusammenhängen und Apparatur ideal erscheint, vom billigen amerikanischen Geschmack bis zum besseren, wie es das für den Hotelfachmann sein wird. (Daß unter den fünf oder sechs Hotels der Welt, die in Betracht kommen, auch das Adlon genannt wird, ist erfreulich, und ein erfreulicher Gruß des Autors an dieses Haus.)

In diesem Buch nun macht Myron Weagle, nachdem sein utopisches Hotel wohl gebaut, aber an den Menschen eine Utopie geblieben ist, uns den Blick auf die wirklich notwendigen Dinge und auf das auf, was kommen muß. An die Stelle der Utopie setzt er uns die Fata Morgana, wobei Fata Morgana etwas ist, was tatsächlich in den Tatsachen begründet, aber erst von morgen ist, vielleicht auch schon von heute. Und Sinclair Lewis, baut diesen Schluß und unterbaut ihn glänzend: Der Sohn, die Zukunft des alten Weagle, führt den Vater heran an das erste und primitive Bild des Zukunftsbildes, das uns die letzten Seiten des Buches wie eine Laterna magica in den kommenden Zeitraum wirft. — Die nächste Generation, wie gesagt, führt den Vater heran an das, was notwendig ist. Er aber hat es schon erkannt und gehandelt, indem er an schöner Stelle ein Stück Land kaufte. Und worauf will der Sohn hinaus, weil die Nachfrage und der Bedarf seiner Generation darauf hinausgeht, und was wird der Vater tun, bzw. was hat er getan?

Sehen wir zu uns, sehen wir: Er ist hinausgefahren zu

einem Touristen-Übernachtungsplatz. „Beschäftigungslose Arbeiter in ihrem aus dritter Hand gekauften Ford bis zu Millionären aus Santa Barbara in ihren Cadillac-Limousinen sind dort versammelt. Kit-Carson-Park“, so heißt diese Übernachtungsstelle, „hatte 80 Häuschen, jedes mit einer Brause und einem Schutzdach für einen Wagen, dazu hatte es einen Gemeinschaftsladen für Lebensmittel und Autozubehörteile, ein Gemeinschaftsrestaurant und einen Tanzsaal, die Häuschen waren sauber, das Gras war frisch, und weißgetünchte Steine säumten den Weg ein“. Das also ist ein Beispiel jenes neuen architektonisch-städtebaulichen Typs, den man bei zunehmenden Reisen im Kraftwagen etwa brauchen wird, aber es fehlt noch etwas: „Es bietet Automobilisten ganz bestimmt ein ausgezeichnetes Nachtquartier — wahrscheinlich sogar noch besser als bei mir“, sagt Myron Weagle, „aber nicht nur, daß kein Tourist, der müde ist, Lust kriegen könnte, ein oder zwei Tage dazubleiben, die ganze Anlage macht es ihm einfach unmöglich. Gewiß, der Automobilist kann um 5 Uhr früh rausfahren, ohne daß er sich mit gewundenen Stadtstraßen aufhalten muß, er ist sofort im Freien und auf weiter Straße“. Aber es fehlt noch etwas. Die Aussicht und die landschaftliche Verbundenheit nämlich und daraus der Anreiz, unter Umständen ein par Tage zu bleiben. Myron Weagle hat das erfaßt, und auf dem Rückweg läßt er seinen Sohn einen kleinen Umweg machen, und zeigt ihn nun an der Straße einen Platz, nur einige wenige Meter über der weiten Ebene, aber mit einer großen Aussicht über sie. Mit der Gelegenheit zum bequemen Anfahren, zum bequemen Parken und zum bequemen Ausfahren. Dazu ist unten die Gelegenheit, Tennisplätze anzulegen, dazu Badegelegenheit, ein Goldplatz kann geschaffen werden, er spricht von einer Bibliothek, die notwendig ist, von Terrassen mit Korbstühlen, nicht nur den kleinen Häuschen für Leute, die nicht einzeln fahren, sondern auch mit ein paar kleinen Häusern mit Zimmern für einspännige Automobilisten, — und das Land dafür hat er schon gekauft, und wird das ganze nun entsprechend aufbauen.

Wir haben allen Grund, uns mit diesem ganz neuen architektonischen und städtebaulichen Wesen zu beschäftigen, und Architekten, Städtebauer und Wirtschaftler werden sich mit diesen Problemen zu befassen haben. Der Kraftwagen baut Städte um und drängt nach neuen Betriebstypen und einer Besetzung unserer Landschaft mit anderen Bauten als bisher und anderen Anlagen. Alle Verbände, sowohl diejenigen der Architekten und Städtebauer und Wirtschaftler, wie aber auch die Verbände der Verkehrsgesellschaften, Verkehrsvereine und der automobilbauenden und -vertreibenden Industrie, insbesondere auch ihre Zusatz- und Hilfsunternehmungen müßten sich einmal dieser Frage annehmen.

Dr. Gamma.

## ANFORDERUNGEN DES KRAFTVERKEHRS AN DIE STÄDTE

Dr. E. Heymann, Hauptreferent im Deutschen Gemeindetag

Die Zunahme des Kraftverkehrs stellt an die Stadtverwaltungen außerordentliche Anforderungen. Nach ihrer jahrhundertalten baulichen Entwicklung sind sie natürlich nicht sofort in der Lage, allen Wünschen zu entsprechen. Bei der Größe der Aufgabe fehlt es an den zur Vornahme der Umbauten erforderlichen Millionenbeträgen. Die gegenwärtigen Enteignungsbestimmungen, insbe-

sondere hinsichtlich der Wertberechnung, reichen nicht aus. Altstadtsanierungen und Durchbrüche sind ohne Reichs- und Staatszuschüsse nicht durchzuführen. In neuen Planungen von Straßen und Siedlungen dagegen ist es verhältnismäßig leichter, die Anforderungen des Kraftverkehrs zu berücksichtigen. Die Änderung des Vorhandenen aber begegnet aus den erwähnten Gründen



ungewöhnlichen Schwierigkeiten, besonders in den alten Stadtkernen, die aufgelockert werden müssen, aber auch in den neueren Stadtgebieten. Deshalb haben die zunehmenden Änderungen meist mehr den Charakter von Behelfsmaßnahmen als von endgültigen Lösungen. Im folgenden sei ein kurzer Überblick gegeben:

Zunächst ist für den fließenden Kraftverkehr zu sorgen. Dies geschieht durch Anpassung der Fahrbahnen an die Eigenart des Kraftverkehrs, z. B. durch Verbesserung der Straßendecken (ebene und raue Beläge), durch Teilungen der Fahrdämme, durch Verbreiterungen, Verbesserung der Sicht an Kreuzungspunkten, durch Beseitigung von Hindernissen und straffe Führung an Gefahrenpunkten. Hierzu gehört ferner die Anbringung von deutlichen Wegezeichen aller Art (neuerdings auch Sicherung der Vorfahrt), von Richtungsanzeigern, die Verwendung von Verkehrsampeln, von Markierungen und Absperrungen bei Fußgängerüberwegen usw. Hierdurch sind schon manche Verbesserungen eingetreten. Wo die Straßenfläche nicht ausreicht, bleibt nur übrig, durch Ausweisung von Nebenstraßen als Einbahnstraßen (Halbierung der Verkehrsströme) sich zu helfen. Besonders kommt es darauf an, den Radfahrweg von dem übrigen Verkehr möglichst zu trennen. Dies geschieht vornehmlich durch Ausweisung stiller Parallelstraßen als Radfahrstraßen, durch Ausgestaltung der Rinnsteine als Radfahrwege und durch Ausnutzung von Promenadenanlagen und anderen unbebauten Flächen, wobei auf möglichste Vermeidung von Kreuzungen mit dem übrigen Verkehr hinzuwirken ist.

Was die Unterbringung des ruhenden Verkehrs anbetrifft, so gilt es, die erforderlichen Parkplätze zu schaffen. Im Stadttinnern zeigt sich bereits vielfach, daß durch die Inanspruchnahme der Straßenflächen durch den ruhenden Verkehr der Raum für den fließenden Verkehr übermäßig geschmälert wird. Dies bedeutet zugleich eine Gesamtverteuerung der Straßenkosten, insofern als die Straßbefestigung für den ruhenden Verkehr erheblich geringere Kosten verursacht als für den fließenden. Parkplätze können in einfachster Weise hergestellt werden. Streifen zum Parken können am leichtesten an genügend breiten Straßen ausgewiesen werden, wenn der Anliegerverkehr nicht behindert wird. Es wird auch in Frage kommen, die Bürgersteige teilweise hinzunehmen und die Bordsteine zu erniedrigen. Am meisten Überlegung erfordert die Heranziehung öffentlicher Plätze und Grünanlagen zum Parken, weil sich hiergegen oft eine starke Abneigung der Bevölkerung bemerkbar macht. Viel Raum läßt sich gewinnen durch Ausnutzung von toten Straßenflächen, von Ausbuchtungen, Zwickeln und Platzkernen.

Die Art der Aufstellung der Wagen hängt ganz und gar von der Örtlichkeit ab. Sie ist von dem Gesichtspunkt zu betrachten, daß auf möglichst glatte An- und Abfahrt Rücksicht zu nehmen ist. Die Aufstellung kann parallel zur Straßennachse geschehen, senkrecht oder schräg. Sie richtet sich auch nach dem vorhandenen Querprofil der Straße, z. B. danach, ob und wo die Straßenbahngleise und Längspromenaden liegen. Wichtig ist die leichte Auffindbarkeit der Parkplätze, so daß man nach einer Anregung von Stadtrat Dr. Kölzow-Berlin u. a. in Aussicht nehmen sollte, auf Parkverbots- und Parkschildern Hinweise anzubringen, wo Parkplätze zu finden sind. Man wird immer mehr dazu übergehen müssen, Gaststätten, Warenhäuser, Theater, Behörden usw. anzuhalten, für den stärkeren Kraftfahrzeugverkehr, der durch sie selbst hervorgerufen wird, besondere Parkplätze zu schaffen, z. B. auf Höfen, auf Vorplätzen, Vorgärten usw., bei Umbauten durch Keller- und Stockwerksgaragen. Für die Gestaltung von Vorplätzen vor Bahn-

höfen, Theatern, Sportplätzen usw. sind die verschiedensten Lösungen versucht worden, ohne daß man sagen kann, daß es überall die beste ist. Das ergiebigste Mittel wird vielfach sein: die Beschaffung von Parkplätzen auf privatem Gelände, d. h. die Bereitstellung geeigneter Höfe, möglichst mit Durchfahrt und vorhandenen Baulücken. Gegebenenfalls kommt sogar das Niederreißen unwirtschaftlich gewordener Gebäude in Betracht. Selbst in Außenbezirken, z. B. in neuen Siedlungen mit allzu engen Straßen, fehlt es manchmal an Ausweichstellen und Aufstellplätzen. In der City wird man sich auch durch Beschränkung übermäßig langer Parkzeiten helfen müssen.

Die Bewachung der Parkplätze ist ein Problem für sich. Ein Zwang zur Gebührensatzung sollte in der Regel nicht ausgeübt werden. Die außerordentlichen Aufwendungen der Städte zur Beschaffung von teurem Gelände für den ruhenden Verkehr in der Innenstadt werden allerdings ohne Erhebung von Abgaben oder Gebühren kaum zu decken sein.

Die richtige Verteilung der Einstellräume (Garagen) im Stadtgebiet ist von Bedeutung für die Entwicklung des Verkehrs, für das Stadtbild und für die Belästigung der Anwohner. Wenn das Kraftfahrzeug seinen Zweck erfüllen soll, muß die Garage möglichst nahe am Haus sein, wobei abzuwägen ist, ob die angebaute oder Kellergarage oder die Sammelgarage im Wohnblock vorzuziehen ist. Einzelne Bauordnungen enthalten bereits einen Zwang zum Einbau von Garagen in Neubauten.

Die Einstellmöglichkeiten für den Kraftwagen in der Nähe der Arbeitsstätte lassen sich in der Innenstadt oft nur mit größtem Kostenaufwand schaffen. In den am dichtesten besiedelten Geschäftsgegenden kommen daher sogar Garagenhochhäuser in Betracht. Neuerdings wird auch ein baupolizeilicher Zwang zur Anlegung von Garagen und Aufstellräumen in und vor Häusern mit großen Menschen- und Fahrzeugansammlungen ausgeübt.

Ebenso wie für Parkplätze ist auch für die Anlegung von Tankstellen oberster Grundsatz: günstigste Einfügung der Fahrzeuge in den fließenden Verkehr. Hinzu kommt der Gesichtspunkt der Verteilung der Tankstellen nach dem wirklichen Bedarf, die Eindämmung der vorhandenen Überzahl und die Vermeidung der Verunstaltung des Ortsbildes. Der zuerst genannte Zweck wird am besten durch möglichste Abdrängung der Tankstellen vom öffentlichen Verkehrsraum erreicht, d. h. sie sind möglichst auf Privatgrundstücken und auf Nebenflächen unterzubringen. (Neuerdings spielt auch die Rücksicht auf den Luftschutz eine Rolle.) Auf Straßen mit geringem Verkehr dagegen können auch Verkehrs Spuren zum Aufstellen beim Tanken benutzt werden, d. h. es kommen auch Schlauchleitungen und Schwenkarme in Betracht. Bei der zunehmenden Verwendung von festen und gasförmigen Treibstoffen (Flaschen usw.) werden neue Formen auftauchen, an die bereits jetzt zu denken ist. Viel erörtert ist die Bemessung des Entgelts für Überlassung des öffentlichen Geländes an die Tankstellenfirmen. Es ist bisher nicht gelungen, einen einheitlichen Maßstab zu finden, da nicht nur der Umsatz, sondern noch viele andere Umstände von Bedeutung sind, so z. B. der Wert des Geländes, die Verkehrslage, die Nachbarschaft, die Rücksicht auf das Ortsbild usw.

Schließlich handelt es sich darum, die Unfallgefahren herabzusetzen und den Lärm durch polizeiliche und bauliche Maßnahmen zu mindern. Die Milderung von Erschütterungen durch entsprechende Gestaltung der Gebäude ist Aufgabe der Hauseigentümer.



Bei weiterer Zunahme von Treibstoffen, die belästigende Abgase hinterlassen, wird sich dies, besonders in engen Stadtteilen, als ein Übelstand erweisen, dessen rechtzeitige Eindämmung im Auge zu behalten ist.

Das neueste Problem ist die Verbindung der Reichsautobahnen mit dem Ortsstraßennetz. Hierbei werden von den Fachleuten die verschiedensten Grundsätze vertreten.

Die einen empfehlen Radialstraßen, die anderen Ringstraßen oder Sammeltangenten. Es handelt sich u. a. um die Gefahr der Einschnürung der Stadterweiterungen. Die Lösung wird mehr von den örtlichen Verhältnissen abhängen als von der Aufstellung schematischer Grundsätze, obwohl theoretische Erwägungen nicht außer acht zu lassen sind.

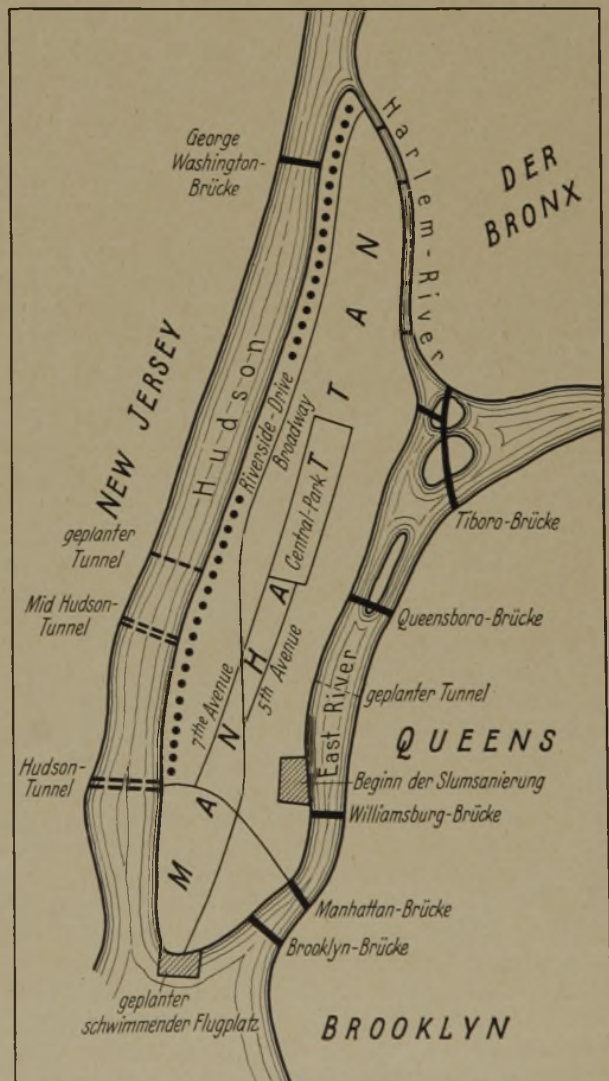
## ÄNDERUNG DER STÄDTEBAULICHEN STRUKTUR VON NEW YORK DURCH NEUE VERKEHRSBAUWERKE

Dr.-Ing. Bruno Wehner, Düsseldorf

In New York stehen zwei wesentliche Verkehrsbauwerke kurz vor ihrer Vollendung. Einerseits wird der neue Mid-Hudson-Tunnel in diesen Tagen dem Betrieb übergeben werden können, andererseits wird die erste innerstädtische Automobil-Hochstraße, der Riverside-Drive, die schon auf Teilstrecken seit einiger Zeit in Betrieb war, vollendet werden. Über alle technisch interessierenden Einzelheiten hinaus verdienen beide Bauwerke ein besonderes Interesse wegen der Aufgaben, die ihnen für die Neugestaltung der städtebaulichen Struktur Manhattans zufallen. Der neue Mid-Hudson-Tunnel stellt bekanntlich keineswegs die erste Hudson-Unterführung dar. Abgesehen von den Hudson-Tunnelanlagen der Eisenbahn wurde schon im Jahre 1931 ein Straßentunnel, der Holland-Tunnel, der ebenfalls die Insel Manhattan mit der rechts des Hudson gelegenen, heute noch selbständigen Stadt Jersey-City verbindet, fertiggestellt. Die Tatsache aber, daß der Holland-Tunnel schon gleich nach seiner Inbetriebnahme bis zur Grenze seiner Leistungsfähigkeit beansprucht wurde, zeigte, daß er wirklich im Zuge des stärksten Verkehrsgefälles lag. Die vorhandene Verkehrsspannung hätte zweifellos ausgereicht, um in nächster Nähe des Holland-Tunnels noch einen zweiten Straßentunnel ähnlicher Art anzulegen, und vielleicht wäre man auch noch vor einigen Jahren, als eine planwirtschaftliche Städtebaupolitik in Amerika noch unentwickelt war, zu einer solchen Lösung gekommen. Heute aber hat man auch in New York erkannt, daß es nicht damit getan ist, die Verkehrsanlagen den sich aus der städtebaulichen Gegenwartsstruktur ergebenden Verkehrsbedürfnissen anzupassen, sondern, daß man auch versuchen muß, durch sinnvolle Verkehrsführung die städtebauliche Zukunftsstruktur zu beeinflussen. Ansätze zu derartigen für Amerika neuen Auffassungen sind bei der Platzwahl für den neuen Mid-Hudson-Tunnel erkennbar.

Der große verkehrliche Nachteil des alten Holland-Tunnels lag darin, daß er in den Schwerpunkt des älteren Geschäftsgebiets vorstieß. Nun ist aber bekanntlich schon seit Jahrzehnten eine Verlagerung des City-Schwerpunktes im Sinne einer ausgesprochenen Nordwärtswanderung in New York eingetreten, und in der Gegenwart liegt der eigentliche Schwerpunkt der City schon erheblich höher. So war die Aufgabe des Holland-Tunnels so gedacht, daß er den Verkehr nach Süden zu ableiten sollte. Gleichzeitig sollte er aber auch noch wichtige Aufgaben für den Ostwestverkehr von Queens über Manhattan nach New Jersey, ja auch ausgesprochene Aufgaben für den Durchgangsfernverkehr erfüllen. Darüber hinaus aber mußte auch der von Bronx in südwestlicher Richtung fließende Verkehr den Weg durch diese einzige Hudson-Unterführung nehmen. Hierdurch wurden nicht nur dem Holland-Tunnel Auf-

gaben zugewiesen, denen er nicht gewachsen war, sondern die gesamte Insel Manhattan erhielt in ihren Nordsüdstraßen eine die Grenze ihrer Leistungsfähigkeit überschreitende Verkehrsbelastung. Eine gewisse Entlastung war im Jahre 1931 durch die Inbetriebnahme der George-Washington-Gedächtnisbrücke erreicht, aber die Verkehrsspannung in der Innenstadt konnte infolge der allgemeinen Verkehrszunahme hier doch nur für kurze Zeit einen Rückgang erfahren. Vielmehr nahm die Verstopfung der wenigen Nordsüdstraßenzüge immer unerträglichere Formen an und augenblicklich sind die Verkehrsverhältnisse während der Spitzenstunden des Berufsverkehrs so schwierig geworden, daß für die Anfahrt aus den nörd-



Planskizze der neuen Verkehrsbauten in New York



lichen Stadtbezirken des Bronx zur Innenstadt Zeit-  
aufwendungen bis zu zwei Stunden erforderlich werden.  
Selbstverständlich ist man heute bestrebt, alles zu tun,  
um die überlasteten Nordsüdstraßenzüge leistungs-  
fähiger zu gestalten. In der Gegenwart ist man beson-  
ders damit beschäftigt, die alten Hochbahnen,  
die ja immerhin einen Teil der Straßenoberfläche in An-  
spruch nehmen, durch Untergrundbahnen zu  
ersetzen. Hierbei tritt erstmalig in der New-Yorker  
Verkehrsgeschichte die Stadt selbst als Unternehmer auf,  
weil auch bei den New-Yorker Verhältnissen eine Unter-  
grundbahn als selbständiges Verkehrsmittel nicht wirt-  
schaftlich ist, sondern nur im Rahmen der gesamtstädti-  
schen Verkehrspolitik ihre Berechtigung findet. Da eine  
organisatorische Zusammenfassung der verschiedenen  
Massenverkehrsmittel in New York heute noch fehlt, muß  
daher die Stadt selbst als Unternehmer auftreten, um die  
Belange des Gesamtverkehrs zu wahren. Hier haben  
die Nöte der Tatsachen also bereits zu einer planwirt-  
schaftlichen Verkehrspolitik gezwungen, die noch vor  
wenigen Jahren unmöglich erschien.

Eine Erweiterung der Straßen durch Zurück-  
legen der Fluchtlinien stößt in New York auf ganz be-  
sondere Schwierigkeiten wegen der sehr hohen Bebau-  
ung und der an sich recht geringen Baublocktiefe. Man  
hat die Verkehrsfläche der Straße auch dadurch aufzu-  
weiten versucht, daß man die Gesamtfläche zwischen  
den Fluchtlinien dem Fahrzeugverkehr zuwies und den  
Fußgängerverkehr entweder durch den Einbau von Ar-  
kaden in die Häuserblocks verwies oder ihn auf Fuß-  
gängerviadukte über den Fahrverkehr verlegte, wodurch  
vor allem auch der Park- und Ladeverkehr in seiner Ab-  
wicklung erleichtert werden sollte. Diese Maßnahmen  
haben sich aber nur in ganz besonderen Einzelheiten als  
durchführbar erwiesen. Eine Aufweitung ganzer Straßen-  
züge durch derartige Bauten wird im Verhältnis zu ihrem  
Verkehrswert doch viel zu kostspielig. Es galt daher,  
unter allen Umständen neue Verkehrsadern zu schaffen.

Die einzige Möglichkeit, neue Linien für den Nordsüd-  
verkehr zu erschließen, fand sich an den Ufern des Hud-  
son und des East River. Hier befinden sich breitere  
Verkehrsbänder, die heute von dem Ladeverkehr für den  
Hafen restlos belegt sind, über denen aber noch Kraft-  
wagenhochstraßen untergebracht werden können. Die  
Kraftwagenhochstraße entlang dem Hud-  
son, der Riverside Drive, ist heute bereits zum  
größeren Teil dem Verkehr übergeben und steht kurz  
vor ihrer endgültigen Vollendung. Mit dem Ausbau der  
östlichen Autohochstraße wird wohl demnächst begonnen  
werden. Der verkehrliche Erfolg des bisher fertiggestell-  
ten Teiles des Riverside Drives ist ein ähnlicher wie der  
des Holland-Tunnels. Er weist außerordentlich starke  
Verkehrsziffern auf. Aber auch ihm fließt dank seiner  
verkehrlich und baulich günstigen Lage ein Neuverkehr  
zu, für den er als ausgesprochenes Entlastungsbauwerk  
gedacht war. Ein großer Teil des Durchgangsverkehrs,  
der bisher die City umging, wird durch ihn und den  
Holland-Tunnel heute künstlich durch die City geleitet.  
Es ist dringend erforderlich, diesen Verkehr durch  
Schaffung geeigneter Umgehungs-  
straßen wieder nach New Jersey und Queens zu lei-  
ten. Wesentliche Bauwerke für die Führung dieses Um-  
gehungsverkehrs, zu denen die Tri-Borough-Brücke und  
die Hackensack-Brücke gehören, sind bereits erstellt, und  
es ist zu erwarten, daß der Bau dieser Umgehungsstraßen  
in den nächsten Jahren so gefördert werden kann, daß  
hierdurch eine Entlastung der Autohochstraßen Man-  
hattans im Interesse ihrer eigentlichen Verkehrsaufgabe  
möglich wird.

Aber auch diese Maßnahmen zur Verbesserung des Nord-  
südverkehrs reichen nicht aus, um die Verkehrsspannung  
im nötigen Umfange herabzusetzen. Aus diesem Grunde  
müssen Anstrengungen gemacht werden, um den  
Nordsüdverkehr so weit als möglich  
überflüssig zu machen. Die Linien des Ostwest-  
verkehrs müssen mit allen Mitteln ausgebaut werden,  
um dem Verkehr die kürzesten Abflußmöglichkeiten nach  
New Jersey und Queens zu schaffen. Diese Aufgabe ist  
nur im Rahmen einer Planung zu bewältigen, die sich  
nicht auf die heutigen Verkehrsgewohnheiten beschränkt,  
sondern bewußt eine Strukturwandlung der  
heutigen Innenstadt anstrebt. Es ist bekannt,  
daß der Schwerpunkt der City sich im Laufe vieler Jahr-  
zehnte immer weiter nach Norden verschoben hat. Die-  
ser Nordwärtswanderung des City-Schwerpunktes waren  
die Verkehrsbauten den jeweiligen Erfordernissen ent-  
sprechend gefolgt. Auch der neue Mid-Hudson-Tunnel  
ist in seiner Lage in erster Linie durch brennende Erfor-  
dernisse der Gegenwart bestimmt. Während aber der  
ältere Holland-Tunnel den Raum des stärkst geballten  
City-Kerns an seinem Südrande erreicht, liegt der neue  
Mid-Hudson-Tunnel immerhin etwas nördlich vom Ge-  
samtschwerpunkt der City, so daß durch ihn der Stadt-  
kern wenigstens in seinem südlichen Teil vom cityfremden  
Durchgangsverkehr entlastet wird.

Eine entscheidende Maßnahme für die Zukunftsgestalt-  
ung der City stellt aber auch der Mid-Hudson-Tunnel  
nicht dar. Es gilt nämlich, die bisherige bandförmige  
Nordentwicklung der City zu unterbrechen und zu ver-  
suchen, einen neuen Citykern erheblich wei-  
ter nördlich aufzubauen. Die ersten Ansätze hier-  
für zeigen sich heute bereits nahe dem Central-Park in  
der neuen Rockefeller-City und anderen hier im Ent-  
stehen begriffenen Hochhausblöcken. Diese Entwicklung  
gilt es, durch Verkehrsmaßnahmen mit allen Mitteln zu  
fördern, und so steht auch der Plan für die Anlegung  
eines neuen Tunnels in der Nähe dieses Stadtkerns der  
Zukunft kurz vor seiner Verwirklichung.

Hand in Hand damit hat eine Sanierung der süd-  
lichsten Teile Manhattans zu gehen. Die ver-  
kehrlichen Voraussetzungen sollen hier durch Schaffung  
eines neuen Tunnels unmittelbar an der Südspitze der  
Halbinsel gegeben werden. Die Schwierigkeiten des  
Ostwestverkehrs im Süden der Halbinsel sucht man durch  
Niederreißen ganzer Blöcke zu beheben. Aus wirt-  
schaftlichen Gründen kann sich diese Sanierung aller-  
dings nur auf die an das alte Geschäftsviertel anschlie-  
ßenden Wohngebiete erstrecken. Hier gehen  
Wohn- und Verkehrssanierung Hand in Hand, da es sich  
in diesen Gebieten um ausgesprochene Elendsviertel  
handelt. Bei den gemeinsamen Maßnahmen zur Wohn-  
und Verkehrssanierung lehnt man sich vielfach an  
deutsche Vorbilder an, und besonders die Sanierung der  
Hamburger Altstadt findet im Hinblick auf die New-  
Yorker Maßnahmen sehr starkes Interesse. Es handelt  
sich hier in New York um die erste großzügige Wohn-  
sanierung auf planwirtschaftlicher Grundlage. Die Ab-  
bruchsarbeiten wurden mit bemerkenswerter Großzügig-  
keit begonnen (siehe Abbildung) und sind heute bereits  
erheblich fortgeschritten. Wenn auch über die neue Re-  
gelung des gesamten Sanierungsgebiets endgültige Be-  
schlüsse noch nicht vorliegen, so steht doch fest, daß  
dieses Gebiet keineswegs für ein hochkonzentriertes Ge-  
schäftsgebiet verwendet werden kann, weil dann in den  
angrenzenden Gebieten bald wieder die gleichen Ver-  
kehrsschwierigkeiten auftreten würden, zu deren Be-  
hebung die Sanierungsarbeiten ja gerade durchgeführt  
waren. Vielmehr muß verhindert werden, daß die alte





Der Beginn der Slum-Sanierung in New York

Aufnahme: Faischild Aerial Surveys, Inc. New York

City sich aufweitet, sondern es gilt, wie schon gesagt, die Schaffung eines völlig neuen Kristallisationspunktes für einen weiter nördlich liegenden Geschäftskern mit allen Mitteln zu fördern.

Es sei hier aber auch noch eine ganz andere Verkehrsfrage, die heute schon zu einer Frage des innerstädtischen Verkehrs wird, behandelt, nämlich das Flugwesen. Für New-Yorker Verhältnisse ist der Flugverkehr keineswegs mehr ausschließlich eine Frage des Fernverkehrs. Wohl ist New York der Schnittpunkt der nordsüdlich verlaufenden Pan-Amerika-Linie mit der ostwestlich verlaufenden transkontinentalen Linie des amerikanischen Kontinents, welche letztere in einer Transozean-Linie demnächst ihre Verlängerung finden wird, einer der wichtigsten Knoten der Weltluftfahrt. Die wichtigsten Probleme für den New-Yorker Flugverkehr sind aber weitgehend innerstädtischer Art. Obwohl die Flughäfen New Yorks in nicht größerer Entfernung vom Stadtmittelpunkt liegen, als dies in anderen Weltstädten der Fall ist, so ist doch infolge der überstarken Verkehrsspannung der Zufahrtsstraßen ihre Erreichbarkeit sehr schlecht. Andererseits aber spielt gerade der Nahverkehr im Flugwesen des amerikanischen Ostens eine sehr große Rolle.

Man kann hier heute schon von einem nennenswerten regelmäßigen Wohn- und Berufsverkehr mit Hilfe des Flugzeugs sprechen. Hierbei wirkt sich die schwere Erreichbarkeit der Flughäfen natürlich im stärksten Maße aus. Bei einer Luftreise von Washington oder von Boston nach New York sind heute beispielsweise die reinen Flugzeiten erheblich kürzer als die Zubringezzeiten vom Flughafen zur Innenstadt. Es gilt deshalb, in nächster Nähe der Innenstadt unmittelbar Landemöglichkeiten zu

schaffen. Die eine Möglichkeit ergibt sich durch verstärkten Einsatz von Wasserflugzeugen, wie er heute bereits in gewissem Umfange zu beobachten ist. Jeden Morgen sieht man eine größere Anzahl von Wasserflugzeugen, die in unmittelbarer Nähe der Wolkenkratzer wassern. Diese Flugzeuge werden von Berufstätigen benutzt, die ihre Wohnungen an der Küste von Long Island und anderen Gebieten der atlantischen Küste haben. Aber naturgemäß sind die Entwicklungsmöglichkeiten dieses Wasserflugverkehrs nicht sehr groß, weil er nur den Streifen unmittelbar an der Meeresküste zu erschließen vermag und so nur eine bandförmige Aufweitung des Raumes New York ermöglicht.

Eine ungeahnte Aufweitung des Gesamtwohnraumes von New York kann jedoch nur das Landflugzeug vermitteln, das den Verkehr flächenhaft zu bedienen vermag. So wird die Schaffung einer Landemöglichkeit von Flugzeugen in der New-Yorker Innenstadt zu einem wichtigen Problem der gesamten städtebaulichen Entwicklung. Ein erster Versuch auf diesem Gebiete war die Errichtung eines Luftschiffankermastes auf dem Empire-State Building, dem eine praktische Bedeutung aber weder heute noch für die Zukunft zukommt. Ungleich weitere Perspektiven eröffnet ein anderer Plan, mit dessen Ausführung demnächst begonnen werden soll: die Schaffung eines schwimmenden Flugzeugplatzes an der Südspitze Manhattans. Dieser Landeplatz dürfte tatsächlich den entscheidendsten Antrieb für die weitere Entwicklung des New-Yorker Flugverkehrs und gerade des Nahverkehrs darstellen. Durch eine Landemöglichkeit an der City wird es möglich werden, innerhalb eines Gesamtzeitaufwandes von etwa einer Stunde aus Wohngebieten, die mehrere hundert Kilometer von New York



entfernt liegen, die Geschäfte der Innenstadt zu erreichen. Heute benötigt man mit den gegebenen Verkehrsmitteln aus den Wohngebieten von Bronx und Queens erheblich mehr als eine Stunde Fahrtaufwand. Die Frage, ob der Flugverkehr zu einem Mittel des täglichen Berufsverkehrs, nach den heutigen Begriffen also zu einem „innerstädtischen“ Verkehrsmittel werden kann, ist bei den gegebenen New-Yorker städtebaulichen Verhältnissen hinsichtlich des Zeitaufwandes bereits positiv entschieden. Auch hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit liegen die Verhältnisse schon so, daß immerhin nicht unerhebliche Bevölkerungskreise das Flugzeug für diese Zwecke benutzen können, und das neue Volksflugzeug Fords wird dieser Entwicklung zweifellos einen starken

Auftrieb geben. Umfang und Tempo dieser Entwicklung sind natürlich noch nicht abzusehen. Sicher aber ist, daß eine Maßnahme wie der Bau des schwimmenden Landeplatzes an der City durchaus geeignet ist, die städtebauliche Struktur des New-Yorker Gesamttraumes in neue Formen zu bringen. Es liegt in den ganz besonderen Verhältnissen New Yorks begründet, daß gerade hier diese Neuentwicklung, die später einmal vielleicht all unseren alten Weltstädten ein neues Gesicht geben wird, ihren Anfang nimmt. Deshalb verdient dieses neue Landebauwerk vielleicht ein noch stärkeres Interesse als die übrigen Bauwerke der Gegenwart, die die Verkehrsstruktur und damit auch die städtebauliche Gesamtstruktur New Yorks umzugestalten suchen.

## DER RUF NACH KARTEN FÜR DIE LANDESPLANUNGS-ARBEITEN

C. Rohleder, Frankfurt a. M.<sup>1)</sup>

Vorbemerkung: Der Reichs- und Landesplanungsgedanke entsteht zwangsläufig aus der immer enger werdenden Verflechtung von Stadt zu Stadt und von Stadt zum Land sowie aus dem Gedanken heraus, daß das deutsche Volk innerhalb seiner Reichsgrenzen sich in der wirtschaftlichsten Form einzurichten hat. Als Folge dieses Umstandes entsteht damit der „Ruf nach Karten“, um jener Erkenntnis die Tat folgen zu lassen. Demgemäß hat sich die Tagung der „Arbeitsgemeinschaft der deutschen Landesplanungsstellen“ am 11. Juli 1934 in München, die Hauptversammlung des Landesplanungsverbandes D. am 22. September 34 mit dieser Frage eingehend befaßt — im Verfolg dieser Tagung sind im Brief 31 (Plan- und Planhandwerkszeug) die dort vorgetragenen Gedanken niedergelegt.

Der nachfolgende Aufsatz nimmt dazu im Sinne einer „aufbauenden“ Kritik Stellung.

### Allgemeines

In dem erwähnten Brief wird im Referat des Geschäftsführers des Landesplanungsverbandes D., Dr.-Ing. Hecker, Düsseldorf, eindringlich darauf hingewiesen, daß es höchste Zeit sei, Pläne als Arbeitsmittel bereitzustellen, die einen großflächigen Überblick über die Parzellenstruktur im Planungsgelände bieten. In überzeugender Weise wird ferner auseinandergesetzt, wie ängstliche Sparsamkeit nur scheinbar finanziell günstige Auswirkung habe und daß mehr Kosten erspart worden wären, wenn vor Inangriffnahme der Arbeiten für brauchbare Karten rechtzeitig die nötigen Herstellungskosten bewilligt worden wären. Das ist den in der Vermessungspraxis stehenden Fachleuten nur zu wohl bekannt. Die Wurzel des Übels liegt darin, daß dem Vermessungs- und Kartenwesen noch nicht bei der Arbeitsverteilung der ihm aus wirtschaftlichen Gründen zukommende Platz eingeräumt wird, daß der Vermessungsfachmann zu spät als gleichberechtigter Faktor zugezogen wird. Und doch würde seiner engen Verflechtung mit Land und Leuten der Scholle, mit den rechtlichen und topographischen Zuständen des Grund und Bodens namentlich für die heute aktuellste Frage des Siedlungswesens und der Landwirtschaft von großem Wert sein<sup>2)</sup>.

Deshalb ist auch die Charakterisierung des Kartenwesens als „Handwerkszeug der Planung“ nicht zutreffend, die Karten sind vielmehr das „Tragende Gitternetz“ der Planung, das ihr erst den inneren Halt gibt, mit dem ihr Wert steht und fällt.

Wenn für eine Planung in großen Linien und Flächen das

tragende Gitternetz auch noch nicht so engmaschig zu sein braucht, wie zu einem eingehend durchzuarbeitenden Sonderprojekt, so stellt es doch einen Teil der Arbeit selbst dar, nicht nur ein Werkzeug. Daß man das vielfach verkannt, das Vermessungswesen von der Mitwirkung an der Lösung der Aufgaben selbst ferngehalten hat, sehr zum Schaden der Sache, ist wohl eine Folge des Umstandes, daß die jüngste der aufgenommenen technischen Wissenschaften vielfach in einer gewissen Handlangerstellung zu den anderen technischen Belangen stand. Überall diente es Sonderaufgaben, so daß der Blick für das Totale nicht frei werden konnte. Durch das Gesetz über die Neuordnung des Vermessungswesens im Deutschen Reich vom 3. Juli 1934 soll das jetzt anders werden.

Bei seinen Untersuchungen über die Möglichkeiten, die notwendigen kartlichen Grundlagen für die weitreichende Pläne der Landesplanungsverbände zu gewinnen, kommt der Referent zu dem Schluß, daß ausgehend von den katasteramtlichen Inselkarten die Schaffung eines Katasternetzplanes im Maßstab 1:5000 das Gebot der Zukunft sei. Er übersieht dabei aber nicht die vielfachen Schwierigkeiten, die dem rechtzeitigen Bereitstellen dieser großen Arbeit entgegenstehen, die ohne die weitestgehende Hilfe aller staatlichen und kommunalen Vermessungsbehörden überhaupt nicht zu lösen ist. Er untersucht auch die Einwände: wer soll das bezahlen, wer soll ein solches Kartenwerk laufend erhalten, wer soll die Arbeit machen, wer für die Durchführung zuständig sein? Das Ergebnis ist allerdings recht pessimistisch, als einziger Ausweg erscheint am Schluß nur noch der „Kataster-Rohplan als Behelf“.

Der Referent bemerkt dazu, daß die Vermessungsfachleute im Landesplanungsverband D. dem Grundgedanken des Rohplanes zustimmen, wobei aber jeweils der Höchstgrad von Planungsgenauigkeit anzustreben sei. Vor allem keine schablonenhafte Behandlung, sondern Anpassung an den jeweiligen Zweck, Vorwärtstreben nach dem maßgerechten Plan der Zukunft, der vollwertigen Reichswirtschaftskarte hin. Diese War-

1) Im Zusammenhang hiermit sind nachstehend aufgeführte frühere Abhandlungen von Interesse: C. Rohleder „Neuzeitliche Hilfsmittel im Dienste der Landes- und Städterweiterungsplanungen“, DBZ, Stadt u. Siedlung vom 13. VIII. 1927, desgl. „Vereinheitlichung des Kartenwesens i. d. Landesplanungsbezirken“, DBZ, Stadt u. Siedlung vom 5. V. 1929 u. 18. I. 1930.

2) In dieser Erkenntnis ist, wie den „Geodät. Vorträgen auf der 93. Vers. der Gesellschaft deutscher Naturforscher und Ärzte vom Sept. 1934“ zu entnehmen ist, die Hochschulbildung der Vermessungsingenieure neben der „geodätisch-astronomischen“ und der „Meßtechnisch-konstruktiven“ in einem dritten Zweig, dem des „Bodenwirtschaftsingenieurs“, vorgesehen. (Prof. O. Lachmann, Berlin: „Zur Frage der Hochschulbildung der Vermessungsingenieure“.)



nung vor einer dauernden Verflachung ist durchaus berechtigt. Jedenfalls aber muß aus dem Studium der Erwägungen jetzt zur Tat übergegangen werden.

Dabei ist festzuhalten, daß:

1. der Katasterfeinplan oder die vollwertige Reichswirtschaftskarte nicht so schnell bereitgestellt werden kann, wie es die ungestüm vorschreitende Wirtschaft verlangt,
2. der Katasterrohplan als Behelf für die Großplanung zunächst ausreicht,
3. daß aber auch im Katasterrohplan — worauf in dem Referat nicht hingewiesen wurde — die 3. Dimension (Höhenangaben) nicht fehlen dürfen, weil die Höhen der Meßtischblätter sehr mit Vorsicht zu gebrauchen sind.

### Die zu lösende Aufgabe

1. Das Katasterkartenwerk ist zu sichten. In den Meßtischblättern sind die —.—.— Linien der Gemarkungsgrenzen durch Farblinien herauszuheben, um die einzelnen Gemarkungen deutlich hervortreten zu lassen. — Durch unterschiedliche Flächenfärbung ist kenntlich zu machen,

- a) welche Gemarkungskarten eine ausreichende Genauigkeit für die Katasternetzwerke besitzen,
- b) welchen Karten diese Genauigkeit fehlt,
- c) welche Gemarkungen sich im Umlegungsverfahren befinden, also demnächst gute Karten erhalten,
- d) welche Gemarkungen als „umlegungsreif“ für eine landwirtschaftliche Umlegung in Aussicht genommen sind.

2. In einem zweiten Übersichtsplan sind die Planungsgebiete durch Flächenfärbung herauszuheben, für die die Planungsarbeiten vordringlich sind.

3. In beiden vorerwähnten Übersichtsplänen ist unter Benutzung der vom „Reichsamte für Landesaufnahme“ herausgegebenen „Blatteckenwerte für die amtlichen Kartenwerke des Reichsamtes für Landesaufnahme in Meridianstreifenprojektion (Gauß-Krüger)“ das Gitternetz der Reichswirtschaftskarte einzutragen.

4. Aus diesen Unterlagen ist ein Arbeitsprogramm aufzustellen, das angibt, in welcher Folge Blatt für Blatt des Katasternetzplanes herausgegeben werden soll.

5. In den Gebieten mit schlechten Katasterkarten ist das Erforderliche in die Wege zu leiten, und es muß rechtzeitig darüber Klarheit geschaffen werden, welche Maßnahmen zur ausreichenden Verbesserung jener Karten führen können, und zwar:

- a) ob das Luftbild einzusetzen ist,
- b) oder ob Messungen auf der Erde besser zum Ziele führen,
- c) auf welchem Wege schnellstens die erforderlichen Paßpunkte für die zu entzerrenden Luftbildaufnahmen festgelegt werden können.

Zu überlegen und zu beschließen ist ferner:

6. welche mechanischen Hilfsmittel erforderlich sind, und wo sie einzusetzen sind. Ohne weitestgehende Auswertung der technischen und wissenschaftlichen Fortschritte in der Photographie und in der optischen Distanzmessung ist die Aufgabe jedenfalls nicht zu lösen. Zu nennen sind in erster Linie der Kontophot und der Zeiss-Bosardtsche Reduktionsstachymeter bzw. ähnliche Instrumente.

7. In jenen Teilen der Dringendgebiete, von denen die vorhandenen Katasterkarten zu ungenau zur Herstellung der Katasternetzwerke sind, ist das trigonometrische Netz zu verdichten. Gegebenenfalls ist durch einfachere Meßmethoden für ein ausreichend festes Gerippe Sorge zu tragen, das als Rahmenwerk für die Einpassung und Verbesserung der vorhandenen Unterlagen dient, und mit Hilfe dessen dann ein neues Kartenwerk entstehen kann.

8. Der Arbeitsvorgang, der dabei in Geländen mit guten Katasterkarten und in solchen mit schlech-

ten ein verschiedener sein muß, kann an dieser Stelle nicht im einzelnen behandelt werden.

### Der Weg

Der Referent sagt hierzu: „Am besten wäre es, wenn die Katasterverwaltung von sich aus die endgültige Netzplanherstellung nach dem Verfahren, das sie für das beste hält, nach Möglichkeit in Angriff nähme — wenn sie jedoch gleichzeitig eilige Rohplanherstellung mit allen Kräften fördern würde —, und wenn sie ohne fachwissenschaftliche Prestigerücksichten die Mitarbeit Aller begrüßen würde (z. B. stellungslose zeichnende Architekten und Bautechniker), die bei der Herstellung von Rohplänen helfen können.“

Hierzu ist zu bemerken: Ohne Zweifel besitzt die Katasterverwaltung mit ihrem Katasterkartenwerk, das die ganze Fläche des Staates überdeckt, unschätzbare Werte zur Lösung der vorliegenden Aufgabe. Es liegt auch durchaus ein Interesse des Reiches und der Länder vor, dies Kartenwerk den neuen großen Aufgaben des Verkehrswesens, der städtebaulichen und landwirtschaftlichen Siedlungsgesetzgebung, der Erhaltung des Bauerntums, der Bodenvirtschaft dienstbar zu machen.

Aber die Größe der Aufgabe darf nicht verkannt werden, um so mehr als die Katasterverwaltung z. Z. noch mit wichtigen anderen Aufgaben zu tun hat: Hauszins- und Grundvermögenssteuer, Reichsbonitierung, dazu kommt die Laufenderhaltung der Katasterbücher und Karten in Übereinstimmung mit den Angaben des Grundbuches. Außerdem sind die Katasterkarten, die ursprünglich nur für Zwecke der Besteuerung des Grund und Bodens gedacht waren, in vielen anderen Hinsichten weitgehend unzuverlässig (es fehlen vielfach die Gebäude, die Ortslagen usw.), außerdem fehlt ihnen jede Darstellung der Topographie des Geländes, insbesondere jede Höhenangabe.

Andererseits hat die Katasterverwaltung ein unmittelbares Interesse an dem Entstehen des Katasternetzplanes aus ihrer Aufgabe der Reichsbodenschätzung heraus, für die auch die Katasterrohkarte nicht nur ausreichen, sondern auch außerordentlich nützlich sein würde.

Trotzdem darf man recht pessimistisch sein, ob der Weg über die Katasterverwaltung so rasch zum Ziel führen würde, wie es die dringenden Aufgaben verlangen. Als unbedingt notwendig erscheint jedenfalls die Einsetzung eines Vermessungskommissars der Katasterverwaltung für jeden Landesplanungsbezirk, wie das im Regierungsbezirk Düsseldorf bereits geschehen ist, der sich voll der Verwirklichung des Katasternetzplanes zu widmen hat. Ebenso würde aber auch die Landesplanung fördernd eingreifen müssen und der aus dem im Bezirk behördlich wirkenden Vermessungsfachleuten zu berufende Vermessungsausschuß dürfte zweckmäßig einen besonderen Referenten für das Vermessungs- und Kartenwesen bestellen. Dann würde von zwei Seiten dem anzustrebenden Ziel entgegen gearbeitet, wobei natürlich ein Hand-in-Hand-Arbeiten des Kommissars und der Referenten Voraussetzung ist.

Liegen nun die oben erwähnten Übersichtspläne über den Wert der Katasterkarten und über den Umfang der Dringendgebiete, ferner das Programm für die Herausgabe der Kartenblätter vor, dann empfiehlt sich eine Vereinbarung über Befolgung eines 5-Jahres-Programms. Dies ist aufzustellen unter Berücksichtigung der in den Meßtischblättern bereits von der Landesplanung geleisteten Vorentwürfe, und der Frage, ob diese Entwürfe in eingehenderen Karten noch einer Klärung bedürfen, bzw. an welchen Stellen. Es ist ja nicht Aufgabe der



Landesplanungsverbände, Sonderprojekte zu liefern, sondern den gemeindlichen Instanzen Richtlinien, von einer höheren, interkommunalen Warte aus gesehen, zu geben. Erforderlich ist nur der Nachweis, daß diese Richtlinien auch zweckmäßig und durchführbar sind, und es ist dabei Voraussetzung und in Rechnung gestellt, daß in der „ausführlichen“ Bearbeitung der gemeindlichen Teilstücke der Rohentwurf der Landesplanungsstelle noch der Überarbeitung bedarf. — Wird nach diesen Grundsätzen verfahren, dann kann u. U. die Herausgabe der Kartenblätter des Katasternetzplanes stark eingeschränkt werden, daß der Etat der Landesplanung nicht so sehr mit Kosten für Kartenherstellung in Anspruch genommen wird, wie es anfangs befürchtet wurde. Zu bedenken ist auch, daß für manche Gebiete die Luftbildkarte 1 : 5000 vorläufig ausreichen wird, und — im Rahmen der Reichswirtschaftskarte entworfen — Planlücken zunächst auszufüllen vermag.

Liegt nun der 5-Jahres-Plan vor, dann empfiehlt sich weiterhin die Untersuchung, wer alles an der Herausgabe der Einzelblätter ein besonderes Interesse hat. Da die Blätter — neben der Aufgabe der Landesplanung — auch der Reichsbonitierung, der gemeindlichen und privaten Bodenwirtschaft und auch anderen Zwecken dienen können, so könnte gegebenenfalls dies Interesse in der Kostenverteilung zum Ausdruck kommen. Es ist dies ein Punkt, der im kommenden Landesplanungs-Gesetz die gesetzliche Regelung erhalten müßte.

Die Arbeitsverteilung würde zweckmäßigerweise derart zu regeln sein, daß

a) dem Katasterkommissar die Verdichtung des Trigonometrischen Netzes und die Einrechnung des Quadratnetzes nach Gauß-Krüger in die Katasterkarten, — ferner die Herstellung der Katasternetzpläne in Gebieten mit guten Katasterkarten und dort zufallen würde, wo sich die Interessen der Landesplanung und der Katasterverwaltung entgegenkommen,

b) dem Vermessungsreferenten der Landesplanung die Herstellung der Katasterrohkarte in den Dringengebieten mit schlechten Katasterkarten, einschließlich Herstellung des Orientierungsgerippes, der Paßpunkte zufiele, mit dem Ziele, allmählich mit fortschreitender Verbesserung des Kartenwerkes die Katasterrohkarte fortfallen, und an ihre Stelle die vollwertige Reichswirtschaftskarte treten zu lassen.

Um dies letztere auch „äußerlich“ in Erscheinung zu bringen, empfiehlt es sich, die Netzkarte in Zweifarben-Druck herauszugeben:

a) Die maßgerechte Situation (Parzelle und Gebäude) erscheinen im Schwarzdruck,

b) die Höhenkurven, Böschungen und sonstige topographische Signaturen, ebenso die Parzellen und Gebäude, deren maßgerechte Darstellung noch zu wünschen übrig läßt, im Sepia-Druck.

Mit der fortschreitenden Verbesserung des Kartenbildes werden die verbesserten Teile des Kartenbildes auf der Sepiaplatte entfernt und auf die Schwarzplatte maßgerecht übertragen, derart, daß später in der maßgerechten endgültig fertigen Reichswirtschaftskarte sämtliche Parzellengrenzen und Gebäude in schwarz erscheinen, nur Höhenkurven und Signaturen in Sepia.

Diese Unterscheidung in zwei Farben läßt mit einem Blick den Wert des betreffenden Kartenbildes erkennen.

Das Eigentum an den Urkarten ist leicht so zu regeln, daß von jedem Urplan eine maßgerechte Photokopie auf Zelluloidplatte hergestellt wird, so daß Referent und Kommissar je eine Ausfertigung besitzen.

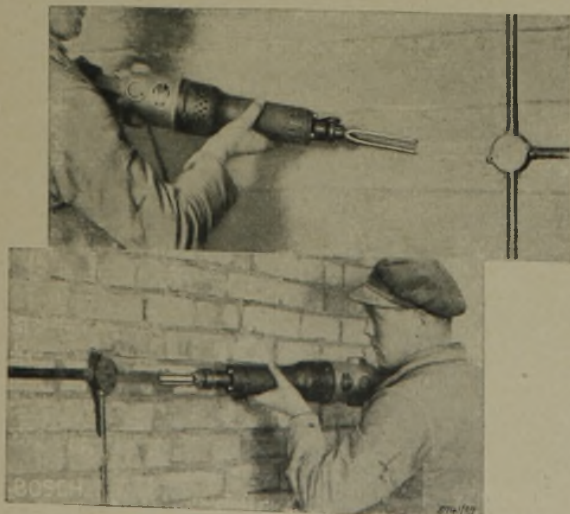
Es ist durchaus denkbar, daß je nach Größe des wirtschaftlichen Lebens im Bezirk eines Landesplanungsverbandes Katasterkommissar und Vermessungsreferent der Landesplanung, oder der Vermessungsreferent des Landesplanungsverbandes und der Vermessungsdirektor einer Großstadt im Bezirk usw. durch Personalunion verbunden sind. — Auch ist es denkbar, daß eine vorhandene Groß-Photoanstalt der Regierung oder der im Bezirk vorhandenen Großstadt die photomechanischen Arbeiten auftragsweise übernimmt, so daß die Neubeschaffung der Photomaschinen fortfällt. „Es ist das nicht allein eine Kostenfrage. Sie ist ebensosehr eine Sache der Organisation wie des Willens.“

Wenn die Oberleitung in fachlich bestens durchgebildeten Händen liegt, wird auch ziemlich weitgehend für die Rohnetzkarte anderes technisches Personal eingesetzt werden können, sofern es unter Anleitung und fachlicher Aufsicht arbeiten kann.

Hiermit dürfte zunächst wohl erschöpfend Stellung zu den angeschnittenen Fragen im Sinne einer aufbauenden Kritik genommen sein, und es darf die Hoffnung ausgesprochen werden, daß die Ausführungen selbst einen Schritt vorwärts in der recht schwierigen Materie bedeuten.

## TECHNISCHE NEUHEITEN

### Elektrischer Bohr- und Meißelhammer



Die Verbindung der Tätigkeit des Bohrens und Meißelns in einem Hammerapparat ist zwar nicht neu, jedoch für elektrische Hämmer, die an jede Lichtleitung angeschlossen werden können, erstmalig beim Boschhammer zu finden, der außerdem die Bohrdrehung selbst ausführt, so daß der bedienende Arbeiter beide Hände frei hat zur Führung. Der Apparat kann in kleinen Tragkästen bequem von Baustelle zu Baustelle mitgenommen werden. Es lassen sich mit dem stetig vervollkommenen Apparat poröse Baustoffe aller Art, Ziegel, ferner Beton und auch Eisenbeton bohren, nach einfacher Auswechslung des Werkzeugeinsatzes auch mit Meißel, Grabinstrument bzw. Stockhammer bearbeiten. Unsere Abbildung zeigt die Verwendung bei Herstellung von Nuten im Mauerwerk zur Einlegung von Schutzrohren für elektrische Leitungen. Diese Vielseitigkeit sichert dem Boschhammer ein weites Anwendungsgebiet bei Hoch- und Tiefbauten, Installationsarbeiten usw.

Hersteller: Robert Bosch A.-G., Stuttgart

Nuten-Meißeln in Backstein und Beton mit dem Boschhammer



### Marmor-Fensterbänke

Die sehr reichhaltigen und farbenschönen deutschen Marmorarten sollten auch in der Ausstattung der Wohnräume immer größere Beachtung finden, nachdem sich ihre hervorragende Eignung für die Ausschmückung, zumal auch im Hinblick auf eine nahezu unbegrenzte Lebensdauer in Schlössern, Kirchen, öffentlichen Gebäuden u. a. m. erwiesen hat. Die Abb. zeigt eine Marmor-Fensterbank in einem neuzeitlichen Siedlungshaus, dessen



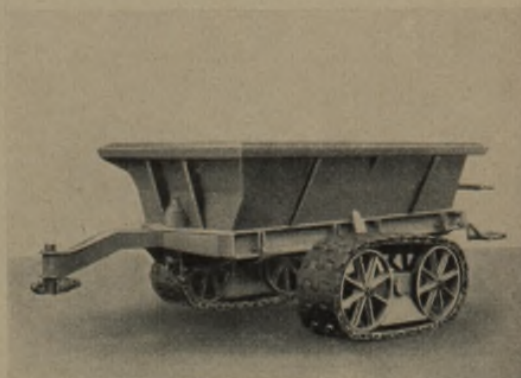
Wohnraum in schlichter Ausführung sie ziert. Der Marmor kann heute als schöner, zweckmäßiger und preiswerter Gebrauchswerkstoff überall erfreuen. Die Marmor-Fensterbänke werden 2—3 cm stark mit oder ohne Wasserrinne ausgeführt. Sie werden auf 5—7 cm starker Betonplatte oder auf T-Eisen-Konsolen verlegt. Auch die unter den Fensterbänken stehenden Radiatoren können auf etwa 3 cm starke Grundplatten aus Marmor gestellt werden. Die Reinhaltung ist mühelos. Staub haftet nicht am polierten Marmor. Farbenanstriche sind nicht erforderlich. Ein „Sich-Werfen“ der Fensterbänke über der Heizung ist ausgeschlossen.

Hersteller: Reichsverband der Marmorindustrie E. V., Berlin W

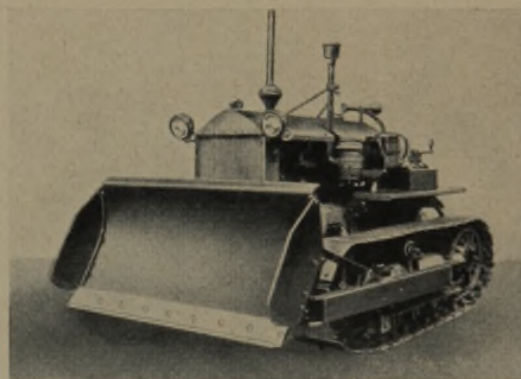
### Flachbaggergerät

Die Entwicklung des Autos und Flugzeugs hat neue Tiefbauaufgaben gestellt. Die Anlage von Straßen, Flugplätzen, Kampfbahnen, Aufmarschplätzen usw. erfordert Flachbaggerungen, die vornehmlich ein Problem des Transports sind. Bei meist geringen Abtragshöhen ist der Gleistransport auf kurze Strecken mit häufigen Gleisverlegungs- und Gleisrückarbeiten zu kostspielig. Ein wirtschaftlicheres Transportmittel bieten hier die Mencks-Raupenwagen mit  $4\frac{1}{2}$  cbm gestrichenen Inhalt (Abb. 1), die von einem 50-PS-Raupenschlepper einzeln oder in Zügen gezogen werden. Die große Beladefläche von 3,3.1,7 m erleichtert das Laden. Bodenklappen ermöglichen die Entleerung während der Fahrt nach Bedarf. Der Raupenwagen läuft auf zwei Menck-6-tonns-Pendelraupen, die am Boden eine starre und ebene Fahrbahn für die Räder bilden, so daß sie auf frischer Schüttung laufen können. Die Verteilung des entladenen Schüttguts kann durch einen an den Raupenwagen angehängten, pflugartigen Verteiler erfolgen oder durch eine Mencks-Planierraupe (Abb. 2), die vorn am Raupenschlepper befestigt wird. Mit dieser läßt sich auch kurzweiliges Gelände, Halden oder Trichterfelder durch Auf- und Abtrag selbständig einebnen, Gräben zuschütten, Rodungen ausführen, Bodenmassen zusammentragen usw. Zum Verdichten loser Schüttungen von etwa 30 cm Tiefe

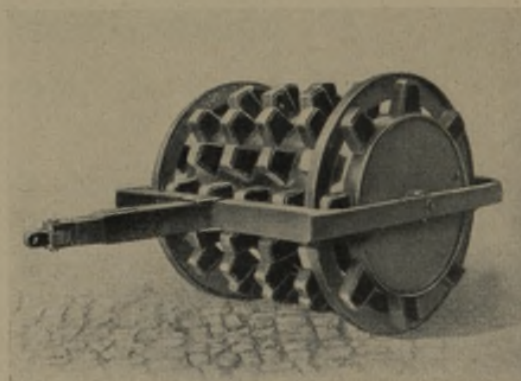
auf die Dichte gewachsenen Bodens wurde die Menck-Schaffußwalze (Abb. 3) mit zahlreichen einzelnen Füßen geschaffen, die einem Schlepper angehängt wird. Sie ist besonders für große Flächen mit geringer Auftraghöhe und zur Verdichtung von Böschungen, bei der Stampfgeräte versagen, geeignet. Schließlich wurde noch ein Mencks-Schürfwagen für Raupenschlepper-Anhänger-



1 Raupenwagen



2 Planierraupe



3 Schaffuß-Walze

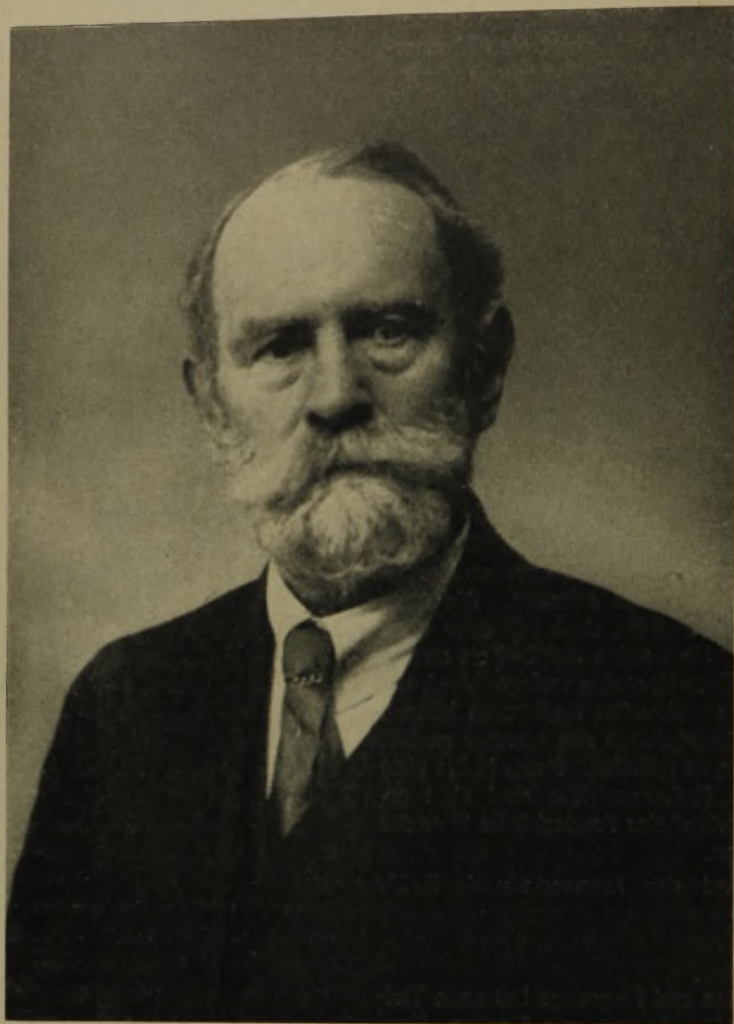
betrieb entwickelt, der den gewachsenen Boden gräbt und sich während der Fahrt füllt. 1 cbm Boden wird auf großen Rädern in jedem Gelände befördert und durch Kippen des Kübels während der Fahrt abgesetzt, wobei das Schüttgut einplaniert wird. In Verbindung mit einem 50 PS-Raupenschlepper eignen sich die Schürfwagen nur für leichte Bodenarten.

Hersteller: Menck & Hambrock, Altona-Hamburg.

Przygode.



## JOSEF STÜBBEN 90 JAHRE!



10. Februar 1845 — 10. Februar 1935

Atlantic Phot. Ges. m. b. H., Berlin

Dem Altmeister des deutschen Städtebaues, der diesen als einer der ersten aus dem Schematismus befreit und durch Wort, Schrift und eigene Tat zu dem fast wichtigsten Zweige der Baukunst und zu einer vielseitigen Wissenschaft erhoben hat, der durch großzügige Planungen nach einheitlichen Gesichtspunkten an Stelle kleinlichen, nur die Tagesforderungen berücksichtigenden Flickwerks, erst die Entwicklung zahlreicher Städte des In- und Auslandes ermöglicht hat — eine Tat, die ihm einen ehrenvollen Platz in der Geschichte des Städtebaues sichert, mögen auch Forderungen aus neuer Zeit unsere Anschauungen auf diesem Gebiete gegen die Zeit seines tatkräftigsten Schaffens zum Teil grundsätzlich geändert haben — senden wir unsere herzlichen Glückwünsche nach Frankfurt a. Main, wo er jetzt in beschaulicher Zurückgezogenheit lebt. Unsere

Glückwünsche gelten auch dem erfolgreichen Vorkämpfer für die Stellung des Technikers in der Stadtverwaltung, die namentlich im Rheinland zur Zeit seiner dortigen Tätigkeit im amtlichen Rahmen noch eine durchaus untergeordnete war, sie gelten dem vielgewandten Vertreter deutscher Baukunst und Technik auf internationalen Kongressen, der zur Hebung ihres Ansehens im Ausland wesentlich beigetragen hat, und selbst zu einer Persönlichkeit von internationalem Ruf geworden ist, sie gelten auch dem Fachgenossen, der es verstand, nach ernster Arbeit die fachlichen Nachversammlungen durch rheinischen Humor zu würzen, und sie gelten schließlich und nicht zuletzt dem Freunde und tätigen Mitarbeiter unserer Zeitschrift seit etwa 60 Jahren, die ihm manchen wertvollen und in seiner knappen Kürze formvollendeten Beitrag verdankt.



# Erfahrungen und Lehren zur Schönheit der Siedlung

Städt. Oberbaurat Damm, Hannover



1 Soeben fertiggestellte Siedlung,

die für sich in Anspruch nimmt, schon im neuen Geist geschaffen zu sein. Sie ist keine Zierde der Landschaft mit ihrem plumpen Ladenbau, den schweren Dachaufbauten, die auch architektonisch nicht gut durchgebildet sind, und allem sonstigen Drum und Dran

Manches, was man an Siedlungen im Lande entstehen sieht, stimmt nachdenklich, um so mehr als die Ziele des neuen deutschen Siedelns auch in schönheitlicher Hinsicht ja wiederholt durch die Reichsregierung klargelegt worden sind. Es muß den verantwortungsbewußten Baupfleger schmerzlich berühren, wenn er angesichts eines so trefflichen Wollens, das nicht nur der Heimatschutz, sondern Jeder am Siedeln Beteiligte und Jeder, dem deutsche Kultur am Herzen liegt, ohne Vorbehalt begrüßen und in jeder Hinsicht praktisch fördern muß, neue Gebiete entstehen sieht, die trotz betonten Hinweises auf den Bautafeln der Baustelle, daß hier der neue Gedanke Verwirklichung finden solle, kein besseres Ergebnis zeitigen, als was uns Abbildung 1 vorführt. Das ist der Anfang einer Siedlung. Später wird es erfahrungsgemäß eher schlimmer als besser, wie wir noch sehen werden. Grund genug, sich endlich ernstlich durch Klarstellung von offensichtlichen Mängeln um Abhilfe zu bemühen.

Was unser Beispiel so wenig anziehend macht, liegt auf allgemein baukulturellem Gebiet, und hängt von Fragen ab, die eigentlich noch besonderer Erörterung bedürfen. Vorerst wollen wir aus Bauerfahrungen an Beispielen an demselben Ort — ein größeres Industriedorf, irgendwo, die Erfahrungen sind ja fast immer die gleichen — die dringlichsten Mißstände behandeln und nach Möglichkeiten der Besserung suchen. Denn es ist wirklich keine Zeit mehr zu verlieren.

Wir finden Häßliches, und vor allem recht Unhygienisches bereits an einer Hauptstraße, an der schon jahrelang, aber auch bis in die jüngste Zeit stark gesiedelt ist (Abb. 2). Ein Vorfluter, in dem Konservenbüchsen und alle möglichen anderen unerfreulichen Dinge herum schwimmen, der im Sommer üble Gerüche entwickelt, in dem sogar Kinder ungehindert spielen können, ist die erste Begrüßung. Hier soll nicht auf billige Weise angeklagt werden; wer im öffentlichen Bauschaffen steht, weiß am besten, daß alles Vorbildliche oft, keineswegs allerdings immer, wenn beizeiten vorgesorgt wird, Geld, viel Geld kostet. Wo man aber, wie hier, für allerhand fragwürdige Bauexperimente um Mittelbeschaffung nicht besorgt war, wäre für Beseitigung so offensichtlicher

Mißstände, die man anscheinend überhaupt als solche nicht gesehen und erkannt hat, zu allererst Fürsorge am Platz gewesen. Denn gerade mit diesen Fragen der Gesundheit und des wohnkulturellen Geschmacks und Anstands beginnt das richtige und gute Siedeln. Für jene, Jahre hindurch zur Genüge gerügten, Experimente hat die Gemeinde bitteres Lehrgeld bezahlen müssen. Sie laboriert heute noch daran. So mußte z. B. ein ganzer Siedlungsabschnitt, der in Flachbauweise gebaut war, sogar von einem Architekten, der ein vorsichtiger Praktiker zu Lebzeiten immer gewesen ist, nach wenigen Jahren mit richtigen Dächern versehen werden, wie Abbildungen 3 und 4 zeigen, sicher nicht zum Schaden der Wirkung, um so katastrophaler in wirtschaftlicher Hinsicht. Dabei hat zunächst nur für die Wohnhäuser gesorgt werden können; die zweigeschossigen Stallanlagen stehen noch im Zustande der Wohnhäuser herum und verfallen weiter.

Auch andere, noch prominentere Architekten haben dort gebaut und sich in zeitgemäßen Schöpfungen fast zu überbieten versucht. Ein Beispiel zeigt Abb. 5. Das spielt sich alles auf dem Rücken der Gemeinde ab. Aber das geht heute vielen so. Es könnte deshalb für unsere Betrachtung ausscheiden, wenn sich nicht wichtige Fragen und Erkenntnisse für das „Wie nun weiter“ daraus ergäben. Was soll der Bauberater z. B. im Falle der Abbildung 5 den nächsten Siedlern raten? Flaches Dach kommt nicht mehr in Frage; soll Satteldach, wie rechts vorhanden, oder Walmdach weitergebaut werden? Das wird sich in erster Linie danach richten müssen, ob nach dem Siedlerbedürfnis und den gegebenen Voraussetzungen ein- oder zweigeschossig weiterzubauen ist; denn darüber wird man sich nun endlich klar entscheiden müssen. Jedenfalls ist es falsch, die praktischen Bedürfnisse der Siedler zugunsten ästhetischer Liebhabereien zu vernachlässigen oder zu vergewaltigen; die wirtschaftlichen und Lebensnotwendigkeiten dulden keine Abzweckung, sondern setzen sich zwangsläufig als die Stärkeren durch, wie wir sehen werden, in noch schlimmerer Form sogar, wenn man sich ihrer in vorausschauender Weise nicht annimmt.

Die Schönheit der Siedlung verlangt auch, daß man bei





**2 Ungesundes Siedeln an offenem, wasserarmen Graben**  
Brücken zur weiteren Neusiedlung über den Graben; für spielende Kinder bedenklich



**3 Siedlungsabschnitt mit Flachdächern**  
Wurden in wenigen Jahren unbrauchbar und mußten mit Steildach versehen werden



**4 Dieselbe Siedlung nach Umbau mit Steildach**  
Konstruktiv verbessert und von ausdrucksvollerem Charakter



**5 Ausfüllen einer Baulücke zwischen Steildächern mit Flachdach**  
Eine grobe Verunstaltung des Ortsbildes. Wie wird nun richtiger weitergebaut, mit Sattel- oder Walmdach?



**6 Städtebauliche Folgerungen aus Abb. 3**  
Übergang zum Siedlungsabschnitt eines anderen Architekten

Neugestaltungen häßliche und vorhandene Dinge nicht einfach als etwas Unabänderliches gedankenlos übernimmt oder sich selbst überläßt. Vor allem ist es aber nicht zweckmäßig, schwache Stellen noch dadurch besonders herauszuheben, daß man sie — wie die dunklen Sachen im rechtsseitigen Hintergrund der Abbildung 6 noch durch eine höhere Baumasse hinter ihnen, die sonst wohlüberlegt sein mag, aber nicht integrierend notwendig ist, besonders heraushebt. Wo so umfassend neugestaltet wird, ist für Überbleibsel, wie in Abb. 7 u. 8, kein Platz mehr. In dieser Beziehung sind schon vielfach in wirtschaftlich wesentlich einschneidenderen Fällen Verbesserungen erzielt worden; und mußte das alte Wohn-

haus dennoch ertragen werden, so mußte ein Weg sich finden lassen, es wenigstens freundlich zu putzen, vielleicht auch den Vorbau unter Ersatzschaffung hier verschwinden zu lassen, bestimmt aber das geradezu gräßlich verunstaltende kleine Kubus-Häuschen; für seine Verlegung wären wahrscheinlich nicht einmal die Mittel nötig gewesen, die durch die, für das Straßenbild nicht einmal vorteilhafte, ziemlich gewaltsame Herausziehung der hinter ihm gelegenen Gebäudeecke ausgegeben sind. An solchen Punkten muß die neue Siedlungsorganisation eingreifen, die gar nicht genug die Örtlichkeit selbst prüfen kann — dazu muß sie unter allen Umständen in die Lage versetzt werden —, sonst ist alle Mühe und





**7 und 8 Gestaltung der Siedlung durch mehrere Architekten**

Hier muß eine überparteiliche Stelle dafür sorgen, daß die städtebaulichen Belange nicht zu kurz kommen. Zum mindesten mußte das Zwischengelände entrümpelt werden. Es fehlt die einheitlich ordnende Hand

**9 Mittelgruppe der Straße, die in Abb. 7 beginnt**

Vorgärten hier weit günstiger, Gesamtbild von ruhiger Wirkung trotz starker Heraushebung der Mitte, was städtebaulich durch Rückverlegung der Fronten zu Gunsten der Vorgärten vorteilhaft und motiviert ist



**10 und 11 Hinterfronten von Abbildung 9 im Jahre 1932**

**12 und 13 Hinterfronten von Abbildung 9 im Jahre 1934**  
Der Eindruck, wohl durch Selbsthilfebauten, fortschreitend verschlechtert





14 Ein weiterer Siedlungsausschnitt  
Die Kleinstsiedlung in der Straßenrichtung  
gesehen



15 und 16 Dieselbe Kleinstsiedlung aus  
der Landschaft gesehen  
Durch Selbsthilfebauten ist der Eindruck  
zerstört



alles gute Einzelschaffen vergebens, das wir übrigens auch in unserem Beispiel antreffen. Denn kommt man im letzten Bilde links um die hohe Ecke, so entwickelt sich eine im ganzen wohlgelungene Siedlungsstraße, als deren besonderer Vorzug die Schaffung wirklicher und richtiger Vorgärten gekennzeichnet sein mag, hauptsächlich an der Stelle, wo die Baufluchtlinie zurückverlegt ist (Abb. 9). Der benachbarte Wald bildet einen natürlichen und schönen Abschluß.

Aber nun kommt die Kehrseite! (Abb. 10—13.) Kann es schon nicht als schön empfunden werden, vor schwere Flach-Dachaufbauten, unmittelbar steile Stalldächer zu setzen, eine Lösung, für die man die gestalterische Verantwortung dem Baumeister überlassen muß, so ist das, was später, wahrscheinlich auf dem Wege der Selbsthilfe dazugekommen ist — wie wir annehmen wollen, ohne Kenntnis der Baupolizei —, in keiner Hinsicht zu rechtfertigen. Aber selbst dieser schlimme Zustand ist ein Jahr später bereits um ein Beträchtliches noch unerträglicher geworden. In der unmittelbaren Nähe, in der

gleich reizvollen Landschaft vor dem ausgedehnten Walde, befindet sich eine verhältnismäßig neue Kleinstsiedlung, über deren unsymmetrisches Hausprofil man verschiedener Meinung sein mag (Abb. 14). Der Eindruck von außen her — und das ist doch der für das Bild der Landschaft auf lange hinaus der entscheidende — ist jedoch bereits nach so kurzer Zeit geradezu verheerend (Abb. 15 u. 16).

Mag nun, wie im ersteren Falle wahrscheinlich, mangelhafte Berücksichtigung der Siedlerbedürfnisse, oder, wie vielleicht im letzteren Falle, bewußte Einschaltung der Selbsthilfe diese Zustände herbeigeführt haben, — fortgesetzt werden kann und darf so etwas fraglos unter keinen Umständen, wenn die berechtigten Forderungen des Amtes für Kraft durch Freude und die längst gestellten des Heimatschutzes nicht zu einer Farce werden sollen. Denn so arg hat es noch kaum eine Zeit vor uns getrieben. Das hat aber der Gesetzgeber auch ganz bestimmt nicht gewollt, als er die Selbsthilfe des Siedlers einschaltete. Aber auch bei weitestgehender





**17 Beispiel einer Kleinstsiedlung mit geordneten Selbsthilfebauten**

Die zahlreichen kleinen, allmählich entstandenen Selbsthilfebauten einfachster Bauart sind in eine große Ordnung gebracht, so daß wenigstens die einheitlichen Dächer der Siedlerhäuser das Bild beherrschen. Es geht also, wenn man sich darum bekümmert



**18 Schönes Blockinnere einer Kleinstsiedlung**

Die breitgelagerten Häuser sind nicht hoch, darum werden sich die Selbsthilfebauten für Ställe usw. so niedrig wie möglich halten müssen

Selbsthilfefreiheit ist es keineswegs nötig, daß das Kulturelle so weit verkommt. Abbildung 17 zeigt, daß unter ganz bescheidenen Selbsthilfeverhältnissen ein im Äußeren wenigstens erträglicher Zustand sichergestellt werden kann, wenn man sich nur darum bekümmert, und wenn die Siedler nach entsprechender Aufklärung eine leidliche Selbstzucht üben. Das ist gewiß noch kein Idealzustand, und man wird auch hieraus wieder die Lehre ziehen, daß es besser ist, die Höhe der Stallungen und Schuppen noch etwas geringer zu halten (Abb. 18); aber für Innengärten mit ihrem Gartengrün ist es immerhin ein vertretbarer Zustand. In landschaftlich reizvollere Gegend wird man etwas höhere Anforderungen stellen müssen und, wie die Praxis heute bereits zeigt, auch verwirklichen können (Abb. 19 u. 20). Den Weg, der nicht ganz so mühelos ist, wie der des „laissez faire“, wird von der örtlichen Baupflege und Baupolizei in verständnisvoller Zusammenarbeit mit der neuen Siedlungsorganisation gefunden werden müssen und können.

Jedenfalls muß es baldigst vorbei sein, daß in der un-mittelbaren Nachbarschaft von Siedlungen, die mit großem Aufwand von Zeit, Sorgfalt und Mühe, wie die der letzten Bilder durchgeführt sind, seitens der ländlichen Baupolizei wieder nachträglich Mißgeburten genehmigt werden. Das liegt nicht so sehr an den einzelnen Personen, die ihren Kopf mit anderen Dingen voll haben mögen, sondern leider immer noch am alten System. Auch die rechtliche Grundlage ist zur Verhütung solcher groben Fälle durchaus vorhanden. Was fehlt, sind geeignete Hilfskräfte als Baupfleger — einer genügt in jedem Falle — zur Unterstützung des Leiters der Baupolizei gerade für das Land; die Städte haben sie sich, zum größten Teil längst verschafft. Hilfskräfte, die nur zur Ausbildung überwiesen werden, können richtige Baupfleger natürlich nicht ersetzen, weil solche Hilfen ständig wechseln und zu unerfahren im Praktischen sind. Baupfleger müssen mit der Örtlichkeit verwachsen und dauernd und ganz in ihrer verantwortungsvollen,





19 Rhythmisch und baulich geordnete Stallanbauten

Sie ergeben auch gerade nach der freien Landschaft hin ein geordnetes Bild

20 Unterordnung  
der Anbauten



Selbst zahlreiche  
An- und Zubauten  
brauchen  
das Siedlungsbild  
nicht zu schänden,  
wenn sie sich  
unterordnen  
und gleichgeartet  
und geordnet sind

aber auch schönen Aufgabe aufgehen. Vor allem aber müssen sie den Bauinteressenten gegenüber unabhängig gestellt sein und deshalb, wie der Baupolizeibeamte, fest besoldet sein, damit sie mit Niemand in Rücksicht auf eine eventuelle Kündigung zu liebäugeln brauchen. Vorläufig ist solche Lösung wenigstens nötig, wenn die schöne Siedlung Ernst werden soll; sie ist so lange nötig, bis vielleicht nach einigen Jahrzehnten der er-

hoffte Idealzustand eintritt, daß die organisierte Architektenschaft durch Selbstzucht ihrer Mitglieder ein ausreichendes Mindestniveau des baulichen Kulturschaffens zu gewährleisten vermag und so objektiv sich eingestellt hat, mit ausreichendem Verantwortungsgefühl dem öffentlichen Interesse gegenüber, daß die Behörden und die Siedlungsorganisation ohne Nachteil hierbei eingeschaltet werden können. So weit sind wir aber noch nicht.



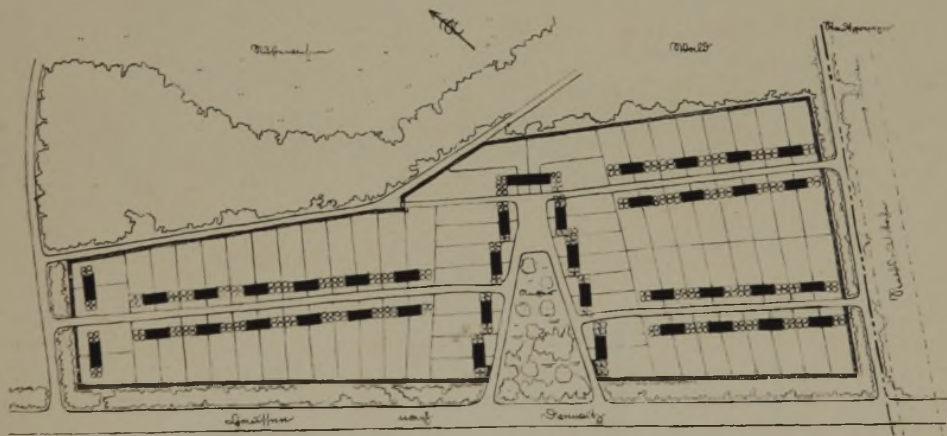
# Stadtrandsiedlung in Potsdam

Gestalter: Stadtbaurat Dr.-Ing. Fritsch, Potsdam



Blick in eine Straße des III. Bauabschnitts

Lageplan 1 : 600  
Vorentwurf



In einem Eichenwäldchen an der südöstlichen Stadtgrenze erhebt sich die Stadtrandsiedlung. Grünstreifen sondern sie von ihrer Umgebung ab, eine breite Waldkulisse trennt sie vom hinterliegenden Wiesental der Nuthe. Ein — jetzt trockengelegter — Sumpf bot den natürlichen Anger-Mittelpunkt der Anlage.

Des Verfassers hier beigegebener Vorentwurf für den Siedlungsplan zeigt besser sein städtebauliches Wollen als die erst nur versuchsweise begonnene und dann durch hindernde Zufälligkeiten (u. a. grob ungenaue Geländekartierung) veränderte Ausführung.

Der mehrfach schon nachgeahmte Haustyp entspricht den behördlich gestellten Anforderungen, ist im Kerne massiv

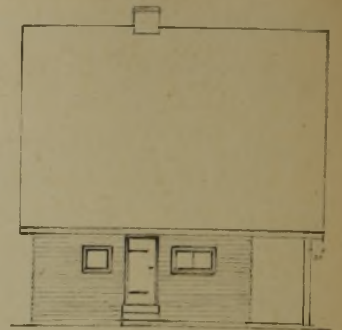
gebaut, in Seiten und Giebeln verbrettertes Fachwerk; in eine große Form ohne Winkeleisen faßt ihn das schlicht den Baukörper deckende Dach. Braunes Karbolineum, leicht getönter Putz und farbige Fensterläden geben den Doppelhäuschen sachlich ansprechende Wirkung.

Die Durchführung der (im Frühjahr 1935 fertigwerdenden) Siedlung von 108 Stellen ist erfolgt in verbundenem Unternehmer- und Selbsthilfeverfahren, das allein mit den Reichsdarlehen von 2500 RM die Schaffung von 280 cbm umbauten Raumes je Wohnung ermöglicht hat. Urbarmachung des Landes, Lichtversorgung, Bepflanzung und Wegebau werden von freiwilligem Arbeitsdienst ge-





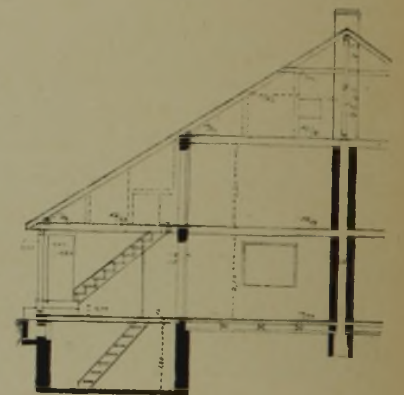
Links: Blick in Straße des Bauabschnitts I



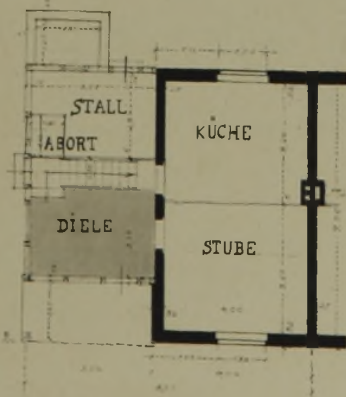
Seitenansicht des Doppelhauses  
1:200



Links: Straßenansicht eines Doppelhauses

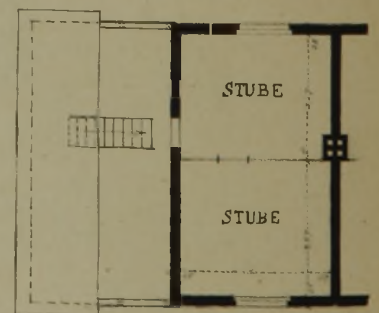


Halber Querschnitt eines Doppelhauses  
1:200



Links: Grundriß Erdgeschoß für halbes  
Doppelhaus  
1:200  
(Die getönte Fläche ist unterkellert)

Stadtrandsiedlung Potsdam



Rechts: Desgl. Obergeschoß

leistet und — wie die Landbeschaffung — von der Stadt gesondert finanziert.  
Eine Monatspacht von 15,— RM bei Grundstücksgrößen von 700 qm, nachträglich vermehrter Wirtschaftsraum,

Zulageland im Wiesengelände und durch Heranführung von Straßenbahnen verbesserte Verkehrslage sollen den Siedlern helfen, ihren Platz im Erwerbsleben wieder zu behaupten.