

DEUTSCHE BAUZEITUNG

Illustrierte Wochenschrift für Baugestaltung, Bautechnik
Stadt- und Landplanung • Bauwirtschaft und Baurecht

Berlin SW 19
20. Febr. 1935

Heft

8



1 Neue Friedrichstraße vor dem Amtsgericht
Berlin-Mitte

Durch Schrägstellung werden doppelt soviel Wagen
untergebracht wie durch Längsstellung

GEDANKEN ZUM PARKPROBLEM

Stadtbaurat Dr. Kölzow, Berlin

Die zunehmende Motorisierung des Verkehrs bringt für den Städtebauer eine große Anzahl zusätzlicher Aufgaben mit sich, deren Lösung nicht mehr hinausgezögert werden darf. Es gilt Verkehrsstockungen zu vermeiden, die in gewissen Stadtteilen heute schon in unangenehmster Weise sich ankündigen. Da ein großer Teil unserer alten deutschen Städte aus ganz anderen Gesichtspunkten heraus gebaut ist, als der Verkehr sie erheischt, scheinen an manchen Orten einfache Lösungen unmöglich oder nur unter Aufwand von großen Kosten denkbar. Meiner Auffassung nach muß es jedoch gelingen, durch gewissenhafte Prüfung der bestehenden oder zu befürchtenden Schwierigkeiten Herr der Lage zu werden. Unbedingt erforderlich dazu ist allerdings, daß man sich über Art und Umfang der Schwierigkeiten klar Rechenschaft ablegt.

Der Verkehr ist zu unterteilen in fließenden und ruhenden Verkehr. Beide bedingen Zustände auf unseren Straßen, an die vor 10 Jahren noch nicht gedacht wurde. Inwieweit in Zukunft mit weiterer Erschwerung der Verhältnisse zu rechnen sein wird, hängt von den ergriffenen oder zu ergreifenden Maßnahmen ab. Im nachfolgenden soll überlegt werden, welche Gesichtspunkte für die Bewältigung des ruhenden, also des Parkverkehrs in erster Linie in Betracht zu ziehen sind.

Für den Automobilbesitzer ist die Wirtschaftlichkeit seines Wagens abhängig von der Unterbrin-

gungsmöglichkeit. Wenn auch gefolgert werden kann, daß am Standort des Wagens der Besitzer selber für die Unterbringung Sorge zu tragen hat, so ist es ein anzuerkennender Anspruch des Automobilbesitzers, daß überall dort, wohin ihn sein Wagen im Laufe des Tages führt, für den Wagen ein Abstellplatz vorhanden ist. Hier muß zwischen Ortsverkehr und Fernverkehr ein Unterschied gemacht werden.

Der häufigste Fall wird sein, daß der Wagenbesitzer mit seinem Wagen zu seiner Dienststelle in die Stadt fährt und während der Zeit der Ausübung seines Dienstes seinen Wagen irgendwo abstellen muß. Ein weiterer häufiger Fall ist der des Geschäftsmannes, der im Laufe des Tages zehn bis zwanzig Geschäfte in der Stadt aufzusuchen hat, sich zu seinen Besuchen seines Wagens bedient und nun die Möglichkeit haben muß, seinen Wagen während seiner Besuche jeweils in der Nähe des Besuchsortes stehenlassen zu können. Für gewisse Stunden des Tages kommt eine besondere Beanspruchung durch abgestellte Wagen für einige Geschäftsstraßen in Frage, in denen Automobilbesitzer Einkäufe tätigen, und in den Abendstunden größerer Parkplatzbedarf in der Nähe von Theatern, Kinos und sonstigen Vergnügungstätten. Alle diese Anforderungen müssen bei vorliegenden Betrachtungen berücksichtigt werden.

Daß bei besonderen Veranstaltungen, wie Ausstellungen, großen Sportveranstaltungen, Auf-

märschen, Kundgebungen, an gewissen Stellen ein besonders großer zusätzlicher Parkbedarf entstehen kann, ist als unvermeidlich hinzunehmen. Sofern solche Veranstaltungen an dafür besonders vorgesehenen Plätzen abrollen, besteht natürlich auch die Möglichkeit der Vorsorge. In anderen Fällen muß durch besondere polizeiliche Maßnahmen für Unterbringungsmöglichkeit gesorgt werden.

Für den Wagenbesitzer wird die Haltung eines Wagens unwirtschaftlich, wenn er seinen Wagen in größerer Entfernung von dem Ort, den er zu erreichen wünscht, abstellen muß und einen längeren Weg vom und zum Wagen zu Fuß zurücklegen soll. Der im vorigen Jahre häufiger geäußerte Gedanke, besonders ungünstig gebaute Stadtteile dadurch zu entlasten, daß man die Autobesitzer zwingt, an ihrer Peripherie bereits ihre Wagen zu verlassen, dürfte kein Anreiz sein, in solchen Gegenden überhaupt einen Wagen zu benutzen. Da der Führer die verstärkte Motorisierung Deutschlands fordert, scheidet diese Erwägung von vornherein aus.

Für den Straßenbaupflichtigen entsteht auf der anderen Seite die Schwierigkeit, daß durch übermäßige Benutzung der für den fließenden Verkehr gebauten und notwendigen Straßen als **A b s t e l l p l ä t z e** der Verkehr verlangsamt, behindert oder fast unmöglich gemacht wird. Wir haben in Berlin wichtigste Verkehrsstraßenzüge, die heute zu 50 v. H. ihrer Fläche dem Fahrverkehr durch das Parken entzogen werden, ein Zustand, der schlechthin als unerträglich bezeichnet werden muß. Um die vorhandenen Schwierigkeiten eindeutig bestimmen zu können, ist es erforderlich, daß umfangreiche, gewissenhafte Erhebungen über das Maß der Schwierigkeiten angestellt werden. Ich habe aus dem Grunde angeordnet, daß in allen verkehrswichtigen und zum Teil schon verkehrsbeengten Stadtteilen Berlins genaue **Z ä h l u n g e n** veranstaltet werden, die aufzeigen sollen, wie groß das Parkbedürfnis in den für die betreffende Gegend jeweils schwierigsten Verkehrsstunden ist, und wie groß die Unterbringungsmöglichkeiten von Wagen in diesen Gegenden anzusetzen sind. Nach den ersten Feststellungen ergibt sich bereits, daß sehr häufig in unmittelbarer Nachbarschaft hinreichende Abstellmöglichkeiten vorhanden sind, aber einfach nicht benutzt werden. Es gibt viele Autofahrer, die mittags Unter den Linden oder abends am Kurfürstendamm lieber 100, 150 oder 200 m weit fahren, bis sie eine Lücke für das Einschleichen ihres Wagens ausfindig machen, als 50 m weit in eine unbelebte Nebenstraße zu fahren, wo ihr Wagen ebensogut aufgehoben wäre und ihr Fußweg sich um die Hälfte verringerte. Wahrscheinlich wird hier große Aufklärungs- und Erziehungsarbeit zu leisten sein. Doch sehe ich im Aufzeigen solcher Möglichkeiten die einfachste und vor allen Dingen auch billigste Lösung der bestehenden Schwierigkeiten.

Selbstverständlich dürfen heute derartige Unterlassungssünden, wie sie in der verflochtenen Zeit beim Bau von Häusern, die zu größeren Ansammlungen von Menschen führen, gemacht worden sind, nicht wieder vorkommen. Meine Forderung geht dahin, daß beim Neubau von solchen wichtigen Gebäuden im Innern dieser Gebäude Abstellmöglichkeiten in Gestalt von Hof- oder Kellergaragen einzubauen sind, die ausreichen, um die Fahrzeuge unterzubringen, die zur Heranschaffung der Leute dienen, die in den betreffenden Gebäuden tagsüber beschäftigt sind. Ich habe diese Forderung bereits auf der Tagung der Deutschen Gesellschaft für Bauwesen im September v. J. in München erhoben und bin bisher nicht auf Widerspruch gestoßen. Durch das an-

zuerkennende Verständnis der Reichsbank-Bauleitung ist es gelungen, dieser Forderung Rechnung zu tragen. Beim Reichsbank-Neubau in Berlin wird für die Unterbringungsmöglichkeit von 400 Wagen innerhalb zweier unterer Geschosse des Gebäudes gesorgt. Auf der anderen Seite bedingen derartige Zentren des Publikumsverkehrs natürlich eine dauernd wechselnde Ansammlung von Fahrzeugen während der Geschäftsstunden, eine Erscheinung, die beim Reichsbank-Neubau dadurch berücksichtigt worden ist, daß man vor dem Haupteingang eine entsprechende Freifläche vorgesehen hat, die hinreichend Abstellmöglichkeiten gewährleistet. Ebenso sind selbstverständlich bei dem Neubau des Olympia-Stadions in das Bauprogramm genügend große Parkplätze einbezogen worden. Beim Bau einer Riesenversammlungshalle in der Nähe des Ausstellungsgeländes hat die Stadt gemeinsam mit dem Polizeipräsidenten die Herrichtung eines entsprechend großen Parkplatzes durchgedrückt. Also in Zukunft lassen sich hinreichend Vorkehrungen treffen, die zum mindesten eine Vermehrung der Verkehrsnöte unterbinden.

Selbstverständlich ist bei dem ganzen Parkproblem auch die Kostenfrage entscheidend wichtig. Ich glaube daher nicht, daß es möglich ist, von den deutschen Städten die Herrichtung unterirdischer Parkplätze etwa unter den Straßen oder Plätzen zu verlangen. Wenn man in München am Karlsplatz eine unterirdische Garage tatsächlich gebaut hat, so ist das wohl mehr auf ein gewisses Propagandabedürfnis eines Hotels zurückzuführen, denn als letzte Lösungsmöglichkeit vorhandener Schwierigkeiten anzusehen. Auch verschiedentlich an mich gelangte Anregungen, im Zusammenhang mit Untergrundbahnbauten oberhalb des Untergrundtunnels Abstelltunnel für Wagen vorzusehen, habe ich aus finanziellen Gründen abgelehnt. Dann dürfte es doch noch wirtschaftlicher sein, Garagenhäuser in der Bauflucht zu errichten.

Aber die Frage, ob das Gros der Autofahrer nun die zu erhebende **A b s t e l l g e b ü h r**, die zur Amortisierung und zum Betriebe solcher Baulichkeiten notwendig wäre, bezahlen wird oder nicht doch lieber ihren Wagen an irgendeiner Straßenkante stehen läßt, ist noch nicht beantwortet.

Damit kommen wir zu der Frage, ob überhaupt für das Abstellen von Wagen eine Gebühr zu erheben ist. Im allgemeinen darf wohl (auch nach der heutigen Rechtsprechung) das Stehenlassen eines Wagens auf der Straße als zum Gemeingebrauch der Straße zählend angesehen werden. Damit wäre die Gebührenfrage verneint. Allerdings macht sich in Autofahrerkreisen immer wieder der Wunsch geltend, den Wagen unter Bewachung abstellen zu können, um damit den Wagen vor Diebstahl, Ausplünderung oder Beschädigung gesichert zu wissen. Diesen Umstand haben sich in gewissen Gegenden Arbeitslose und Dienstmänner zunutze gemacht, die sich dort freiwillig als **A u t o w ä c h t e r** anbieten. Die klarste Lösung wäre jedoch wohl eine reinliche Scheidung zwischen bewachten und auch als solche gekennzeichneten Parkplätzen, für die allgemein eine Gebühr zu entrichten wäre, eine Gebühr, die evtl. durch ein gewisses Abonnementssystem für manchen wirtschaftlich tragbarer gemacht werden könnte, und solchen Plätzen, auf denen eine Bewachung nicht stattfindet, aber auch von wilden Wächtern nicht ohne weiteres eine Gebühr verlangt werden darf.

Den Wunsch verschiedener Hausbesitzer, ihre Vorgärten als Parkplätze herrichten zu dürfen, habe ich bisher abgelehnt, sowohl im Interesse des Städtebildes,



2 Friedrichstraße

In solchen Verkehrsstraßen ist ein seitliches Parken unmöglich. Lediglich in der Mitte der Fahrbahn, im Verkehrsschatten der U-Bahneingänge Parken gestattet



3 Unter den Linden

Großer Mittelparkplatz Unter den Linden



wie auch in Anbetracht der für den Fußgänger entstehenden Gefahrenstellen dort, wo die Wagen den Bürgersteig kreuzen müssen, um in die Vorgärten hineinzufahren.

Ein besonderer Fall ist die Unterbringung von Lastwagenzügen. Durch den zunehmenden Ferngüterverkehr macht sich an vielen Stellen der Stadt eine Anhäufung von Lastkraftwagenzügen bemerkbar. Beschwerden der Anwohner und auch des allgemeinen Verkehrs fordern besondere Unterbringung dieser Riesen der Landstraße, die m. E. nur auf besonderen Grundstücken erfolgen kann. Am besten wird man hier die Unterbringung mit Pflege des Wagens und dem Beladen kombinieren.

Das, was wir zur Zeit in allen diesen Fragen in Anbetracht der immer noch ungünstigen Finanzlage der deutschen Städte tun können, liegt meiner Meinung nach in erster Linie auf organisatorischem und erst in zweiter Linie auf baulichem Gebiete, d. h. auf Grund der durch gewissenhafte Prüfung festgestellten Bedürfnisse und in den betreffenden Gegenden vorhandenen Möglichkeiten muß eine Verteilung des Verkehrs, vor allen Dingen des ruhenden Verkehrs, erstrebt werden. Man wird gewisse wichtige Verkehrsstraßenzüge mit Parkverboten, zum mindesten mit einseitigen Parkverboten, belegen, dann aber an diesen Parkverbotschildern Hinweise anbringen, die dem Autobenutzer ohne großen Zeitverlust das Auffinden einer Parkmöglichkeit in unmittelbarer Nähe möglich macht. Eine Reihe von öffentlichen Plätzen lassen sich ohne nennenswerte Kosten zur Aufnahme von einer größeren Anzahl von Kraftwagen herrichten, wobei aber mit allergrößter Vorsicht vorgegangen werden muß, um nicht städtebaulich schöne und als Grünanlagen, als Lunge der Städte unentbehrliche Ruhestellen im Verkehrsgetriebe zu beseitigen. Es wird sich auch manches unbenutzte Baugrundstück zum Parkplatz für gewisse Übergangszeiten oder auch für dauernd herrichten lassen, wobei selbstverständlich nicht zu vergessen ist, daß eine mitten in der Bauflucht liegende Baulücke in den seltensten Fällen ein städtebaulich und ästhetisch befriedigendes Bild darbietet.

Die Stadt Berlin hat zunächst auf die Bebauung des wertvollen Grundstücks am Alexanderplatz, das unter dem Namen Hahn-Jürgens-Block bekannt ist, verzichtet, und ebenso am Bahnhof Friedrichstraße das sogenannte Pépinière-Grundstück, das früher einmal mit einem Hochhaus bebaut werden sollte, für Parkplätze vorgesehen. Wenn mit Sorgfalt und Gewissenhaftigkeit solche Maßnahmen ergriffen werden, wird es möglich sein, bestehende Nöte zu lindern und auch Vorsorge zu treffen, daß bei weiterer Zunahme des Verkehrs nicht neue Schwierigkeiten entstehen.

4 An der Gedächtniskirche

Im Verkehrswinkel der Straßen ergibt sich Aufstellungsmöglichkeit von parkenden Wagen

DER ZUSÄTZLICHE WEG

Oberregierungsrat Dr. Eras, Berlin.

„Zusätzlicher Weg“ ist die Strecke, die ein Verkehrsteilnehmer von seiner Wohnung bis zum Verkehrsmittel oder nach Verlassen desselben bis zum Reiseziel, in der Regel zu Fuß, zurückzulegen hat. Wird der zusätzliche Weg mit dem Fahrrad, dem Pferdegeschirr oder mit neuzeitlichen Verkehrsmitteln (durch Umsteigen) bestritten, wird er nicht so unangenehm empfunden.

Beim zusätzlichen Weg handelt es sich um einen wunden Punkt des Kraftfahrzeugverkehrs. Für den Kraftfahrer ist es besonders wichtig, daß er von seiner Wohnung bis zum Besteigen des Kraftfahrzeugs in der „Heimatgarage“ und nach der Fahrt vom Fahrzeug („Abstellgarage“, Parkplatz) bis zum Reiseziel nur einen kurzen Weg nötig hat.

Bis zum Auftauchen des Kraftfahrzeugs unter den modernen Verkehrsmitteln, also bis zu Beginn des 20. Jahrhunderts, war der zusätzliche Weg jedenfalls für niemanden ein Begriff. Für den Chauffeur, dessen sich die Kraftfahrzeugbesitzer bedienten, war er eine Selbstverständlichkeit. Der Automobilhalter selbst empfand die Unannehmlichkeit nicht. Grundlegend anders wurde es, als die Kraftfahrzeugbesitzer in zunehmendem Maße ihre Fahrzeuge als „Selbstfahrer“ steuerten. Je schneller die Kraftfahrzeuge fahren, desto mehr tritt das Problem des zusätzlichen Wegs in den Vordergrund. Denn der Wert des Kraftfahrzeugs ist für die Kraftfahrer um so größer, je weniger Verlust an Weg und Zeit sie außerhalb der Fahrt erleiden.

Das alles liegt in der Natur der Sache und der geschichtlichen Entwicklung der verschiedenen Verkehrsmittel. Vor dem Erscheinen des Kraftfahrzeugs existierten als Schnellverkehrsmittel nur die Schienenfahrzeuge. An der Schienengebundenheit der Eisenbahnen und Straßenbahnen lag es und liegt es noch heute, daß es Sache des Fahrgastes bleiben muß, wie er den Weg nach und von der Bahnstation oder Haltestelle bestreitet. Für die Pferdebahnen galt schon dasselbe.

Den gleichen Nachteil wie die Schienenfahrzeuge haben die im Linienverkehr eingesetzten Kraftomnibusse und hatten früher die Pferdeomnibusse. Die Kraftdroschken dagegen wollen den „Haus-zu-Haus-Verkehr“ auch dem Nichtautomobilisten ermöglichen, ihm also jeglichen Weg ersparen. Einen ähnlichen Sinn hatten und haben noch die Pferdedroschken mit einem freilich viel kleineren Aktionsradius. Bei ihnen tritt heute der Gewinn an Zeit gegenüber der bloßen Bequemlichkeit des Fortkommens in den Hintergrund.

In den ersten Jahrzehnten der Schienenbahnen, als ihr Netz geringen Umfang hatte, also noch Mitte des vorigen Jahrhunderts, und während des jahrhundertelangen Zeitalters des Pferdeverkehrs gab es für die Masse der zu Fuß wandernden Menschen allenfalls den Begriff der „zusätzlichen Fahrt“, soweit man die linienmäßige Postkutsche oder eine sonstige Fuhrwerksgelegenheit ausnutzen konnte. Denn welcher Sterbliche konnte sich, wenn er nicht für die berufliche oder gewerbliche Lasten- oder Personenbeförderung Pferde benötigte, die Pferdehaltung leisten? Wer ein Kutschgespann halten konnte, hatte auch zur Pflege von Wagen und Pferden einen Kutscher, und dieser nahm dem Besitzer den „zusätzlichen Weg“ ab, ebenso wie heute der angestellte Chauffeur dem Kraftwagenbesitzer. Nur lag die Stallung zur Wohnung des Besitzers regelmäßig günstiger als heute vielfach die Garage zur Wohnung des Kraftfahrzeughalters.

Der zusätzliche Weg spielte in der Zeit des Pferdeverkehrs auch grundsätzlich keine Rolle, denn die Pferdefuhrwerke konnten wegen der Umständlichkeit des Ein- und Ausspannens immer nur für längere Strecken in Anspruch genommen werden. Kürzere Wegstrecken legte man ohnehin zu Fuß zurück. Ferner hatte bei der zeitlichen Berechnung einer Fahrt der mit dem zusätzlichen Weg verbundene Zeitverlust nichts zu sagen, weil zeitliche Unterbrechungen (durch Ein- und Ausspannen, Ausruhenlassen und Füttern der Pferde, unter Umständen Pferdewechsel) an der Tagesordnung waren und das Pferdefuhrwerk doch im ganzen ein langsames Verkehrsmittel ist. Zeiteinbuße war darum keine große Wegeinbuße und auch nicht umgekehrt. Gewiß konnte die durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit bei Strecken von 30 bis 50 km Entfernung „hochgepeitscht“ werden, für Langstrecken lag sie doch niedrig. Bekanntlich hat Napoleon I., der schnelle Pferde benutzte und häufig Pferdewechsel vornehmen ließ, es fertiggebracht, die rd. 500 km lange Strecke von Paris bis zum Rhein ohne längeren Aufenthalt in 48 Fahrstunden und, nach einem eingeschobenen Ruhetag, die etwa gleich lange Strecke bis Berlin in etwa derselben Zeit zurückzulegen, d. h. er brauchte, oberflächlich gerechnet, für 1000 km rd. 100 Fahrstunden, erzielte also auf der langen Strecke Paris—Berlin bei Nichtberücksichtigung des Ruhetags eine Geschwindigkeit von 10 km/Std.

Beim Kraftfahrzeug liegen die Dinge grundsätzlich anders. Rechnet man praktisch mit einer durchschnittlichen Stundengeschwindigkeit von 60 km, also 1 km/min, so bedeutet das für den Selbstfahrer in unserer raschlebigen Zeit, daß 15 Minuten Zeitverlust infolge zusätzlichen Wegs gleichbedeutend sind mit einer Wegeinbuße von Lichterfelde-Süd bis zum Zentrum Berlins. Fünf Minuten Zeitverlust bedeuten Streckenverluste von Lichterfelde-West bis Wannsee oder vom Funkturm bis zur Großen Havelbrücke an der Heerstraße. Für den Kraftfahrer entspricht der Satz „Zeit ist Geld“ dem Satz „Zeit ist Weg“. Soweit ein häufiges Ein- und Aussteigen an den Hausgrundstücken erforderlich wird, wie beispielsweise bei dem die Praxis ausübenden kraftfahrenden Arzt, sind zusätzliche Wege schon von wenigen Minuten etwas Unerträgliches. In den Großstädten kommt das zeitraubende Treppensteigen in mehrstöckigen Häusern hinzu. Eine Rolle spielt hierbei, daß das Fahrzeug in solchen Fällen nicht immer als zum Ein- und Aussteigen „haltend“ angesehen werden kann, sondern daß es vorübergehende Zeit „parkt“. Das Parken ist aber bekanntlich an vielen Stellen aus Gründen der Verkehrsbehinderung verboten. Gegen unnötige Parkverbote in Städten ist in letzter Zeit von der Reichsregierung vorgegangen worden.

Bei längeren Fahrstrecken des Kraftfahrzeugs wird der Zeitverlust des zusätzlichen Wegs nicht in dem Maße empfunden, wenn am Reiseziel ein Aufenthalt von längerer Dauer, etwa zur Ausübung der täglichen Berufstätigkeit, in Frage kommt.

Die Tatsache, daß im Zusammenhang mit der Motorisierung die Einbürgerung eines vom Selbstfahrer gesteuerten Volkswagens als erstrebenswertes Ziel gilt, macht die Vermeidung des zusätzlichen Wegs immer mehr erforderlich. Das motorisierte Kleinfahrzeug darf in dieser Beziehung nicht hinter dem Fahrrad zurückstehen, wenn ihm schon natürlich nicht wie dem Fahrrad jeder beliebige Raum als Unterbringungsraum dienen kann.

Hätte den Kraftfahrzeugen, nachdem sie auf den Plan getreten waren, nicht jahrelang das Odium eines Luxusgegenstandes angehaftet, den sich nur vermögende Klassen leisten durften, die gleichzeitig einen Chauffeur halten konnten, hätten sich nicht Vorurteile über Vorurteile bei einer kraftfahrfeindlichen Menschheit festgesetzt, so wäre die städtebauliche und hausbauliche Entwicklung vielleicht eine andere gewesen als in den letzten Jahrzehnten. Dem Kraftfahrzeug wäre allgemein im Städtebau und in der Landesplanung, besonders bei der Anlage neuer Siedlungen und bei der Erstellung von Großgebäuden — von Einzelhäusern einmal ganz abgesehen — mehr Lebensraum, d. h. mehr Garagen- und Parkraum zugestanden worden. Bei dem Ausbau der Städte und Dörfer hat man mit Rücksicht auf die Zunahme des Verkehrs, oft notgedrungen und mit Widerwillen, allenfalls dem fließenden Verkehr, ganz selten aber dem ruhenden Verkehr Rechnung getragen.

Neuzeitliche Raumgestaltung, sowohl was die bebauungs- und fluchtliniennmäßige Anlage von Stadt und Land, als auch die grundrißmäßige Ausgestaltung der Häuser und Häuserblocks anlangt, darf nicht nur die (öffentlichen und privaten) Verkehrsräume, sondern muß auch die Unterbringungsräume für die Kraftfahrzeuge berücksichtigen. In letzter Zeit hat sich in dieser Beziehung schon viel gebessert. So haben z. B. in Berlin der Reichsbankneubau an der „Alten Münze“ oder das Shellhaus in der Bendlerstraße bereits die entsprechenden Garagen- und Parkräume aufzuweisen.

Dem Architekten erwachsen im Dritten Reich vom Standpunkte der Motorisierung besondere Aufgaben. Bei der Bearbeitung der Häusergrundrisse sollte er von sich aus grundsätzlich dem Bauherrn das Vormerken von Garagenraum in gleicher Weise wie die Berücksichtigung sonstigen Nebengelasses (Küche, Keller, Vorrats-, Baderäume u. dgl.) nahelegen. Aber auch genügender Parkraum vor dem Hause sollte öfters vorgesehen werden; denn bei Tage pflegt der Automobilbesitzer sein Fahrzeug vor das Haus und nicht in die Garage zu stellen, und die Straße reicht dazu nicht immer aus. Bei großen Wohngebäuden und Geschäftshäusern müssen in jedem Falle Garagen- und Parkanlagen in den Grundrissen erscheinen, natürlich bemessen nach der Zahl und Eigenschaft der Bewohner. Es lassen sich auch Räume, die zunächst als Schuppen zum Abstellen von Geräten und Kisten verwandt werden, als Garagenraum für künftige Zeiten aussparen. Der Grundsatz „Jedem Auto seine Garage dicht bei der Wohnung des ‚Herrn‘“ muß seiner Lösung entgegengeführt werden, ohne daß Schattenseiten in Erscheinung zu treten brauchen. Die Schlafzimmer müssen, wie schon heute üblich, an der dem Straßenverkehr abgekehrten Hausseite liegen. Die Ruhe der Hausbewohner soll auch nicht unter dem Geräusch

der von und nach dem Grundstück aus- und einfahrenden Kraftfahrzeuge leiden.

Wird die Bedeutung des zusätzlichen Wegs folgerichtig durchdacht, so wird man sogenannten Gemeinschaftsanlagen in Geschäfts- und Wohnvierteln nur mit Zurückhaltung das Wort reden können, obwohl der Gedanke der Wirtschaftlichkeit und sonstiger Zweckmäßigkeit (Fernhalten jeglichen Geräusches vom Wohnhaus, Halten eines gemeinsamen Wagenpflegers und Wagenbringers) oft dafür sprechen werden. Der Städtebauer wird also im Grundsatz die dezentralisierte Kraftwagenunterstellung anzustreben haben.

Es genügt nicht, daß der Architekt den Bauherrn für die neuen Gedankengänge erwärmt, vielmehr ist erforderlich, daß von behördlicher Seite, insbesondere der Baupolizei, immer mehr Gewicht auf die Gestaltung des ruhenden Verkehrs gelegt wird. Hierbei werden in erster Linie die öffentlichen Interessen zu berücksichtigen sein. Jeder Parkplatz bringt für den allgemeinen Straßenverkehr eine Entlastung und Erleichterung. Das Übel muß aber an der Wurzel gefaßt werden, und bei der Genehmigung der Baupläne für die Häuserneubauten muß bereits die Frage des Garagen- und Parkraums einschließlichs des zusätzlichen Wegs geprüft werden. Damit ist unmittelbar den Privatinteressen des einzelnen Volksgenossen, zugleich aber mittelbar dem Wohle der Allgemeinheit gedient. Durch verwaltungsmäßige Einflußnahme auf Bauherrn und Architekten läßt sich viel erreichen. Die Reichsregierung hat schon diesbezügliche Erlasse an die baupolizeilichen Stellen gerichtet. Es wird aber gemeinsame Aufgabe der Juristen und Architekten sein, nachzuprüfen, ob nicht auf gesetzlichem Wege eine Lösung des Problems versucht werden sollte. Bisher ist das Verfahren regelmäßig so gewesen, daß erst, wenn der Bau einer Garage bei der Baupolizei beantragt oder angezeigt war, nachgeprüft wurde, ob die Reichsgaragenordnung, d. h. vor allem die in ihrer Wichtigkeit nicht zu verkennenden Sicherheitsvorschriften und schönheitlichen Gesichtspunkte, beachtet wurden. Wenn in Zukunft schon bei der Vorlage der Baupläne, die keinerlei oder unzureichende Garagen- oder Parkräume vorsehen, die Beteiligten entsprechend belehrt würden, wäre viel gewonnen. Gesetzliche Verpflichtung oder Ermächtigung würde der Baupolizei diese Aufgabe erleichtern.

Damit soll nicht gesagt sein, daß es dem Kraftfahrzeugbesitzer nicht freistünde, sein Fahrzeug unter Verzicht auf eine Garage auch im Freien, gegebenenfalls, wenn darin keine Verkehrsbehinderung liegt, im Rinnslein vor dem Hause („Laternengarage“) zu parken. Ein Runderlaß des Reichsverkehrsministers aus dem vorigen Jahr läßt dies ausdrücklich zu.

DIE ZEMENT-WELTERZEUGUNG

Ihr Umfang und ihre Zusammensetzung

In der tschechischen volkswirtschaftlichen Gesellschaft in Prag sprach kürzlich Dozent Dr.-Ing. Rudolf Barta über das Volumen und die Struktur der Weltproduktion in Zement. Unter anderem führte er aus:

Noch im Jahre 1850 war die Welterzeugung in Zement geringfügig (58 000 Tonnen), ist jedoch dann rasch gestiegen. Im Jahre 1929 erreichte die Welterzeugung in Zement ihren Höhepunkt, nämlich 78 Millionen Tonnen. Aber bereits im folgenden Jahre tritt der Rückgang ein.

In Amerika sinkt die Erzeugung des Jahres 1932 gegen 1928 um 40 v. H., in Deutschland um 37 v. H., in Polen um 36 v. H., in Österreich um 40 v. H., in der Tschechoslowakei auf 50 v. H. Der große Rückgang der Produktion wurde aber größtenteils anderswo eingebracht. Im Jahre 1931 betrug die Welterzeugung 71 Millionen Tonnen. Der Rückgang geht weiter und erreicht im Jahre 1932 das Minimum von 50,5 Millionen Tonnen, das sind 120 v. H. der Erzeugung aus dem Jahre 1913 und 64 v. H. der Pro-

duktion von 1929. Im Jahre 1933 erfolgt ein Umschwung. Die Welterzeugung wächst langsam auf 54,8 Millionen Tonnen. In diesem Jahre erzeugten die Vereinigten Staaten von Nordamerika 16 Millionen Tonnen, Japan und Frankreich je 4,5 Millionen Tonnen, England 4, Deutschland 3,5, Belgien 2, die Tschechoslowakei 0,3 Millionen Tonnen.

Europa ohne Rußland hatte im Jahre 1913 47,7 v. H. der Welterzeugung, im Jahre 1933 43 v. H., in Amerika fiel sie von 40,4 v. H. auf 33,6 v. H., in Asien wuchs sie von 4,8 auf 11,7 v. H., in Afrika von 1,2 v. H. auf 2,7 v. H., in Australien von 1,2 auf 1,8 v. H. Die Tschechoslowakei hat ihren Anteil an der Weltproduktion in dieser Zeit verdoppelt.

Schon vor dem Kriege und hauptsächlich nachher vergrößerte sich aber die Zementerzeugung rascher als der Verbrauch, so daß sich eine Überproduktion zeigte, und nach dem Kriege wurde dieser Aufstieg noch verstärkt. Während im Jahre 1927, also zur Zeit des sozusagen besten Zementabsatzes, ungefähr ein Drittel der Zementfabriken überflüssig war, waren im Jahre 1932 bereits nahezu zwei Drittel überflüssig. Die Überproduktion ist ein dauernder Zustand.

Noch gegen Ende des vorigen Jahrhunderts war der Zement eine verhältnismäßig teure Masse, dagegen kann man bis zum Weltkrieg eine ständige Preisreduktion feststellen.

Die Entfaltung der Zementerzeugung trägt zur Entwicklung der Großunternehmungen bei. So entfiel in der Tschechoslowakei auf ein Unternehmen die Jahreserzeugung im Jahre 1860 per 1000 Tonnen, im Jahre 1913 28 430 Tonnen, im Jahre 1929 130 769 Tonnen.

Während im Jahre 1913 noch 95 v. H. des Weltexportes auf Europa entfiel (der Menge nach), beträgt diese Zahl in den Jahren 1931—1933 nur noch 77 v. H. Die Vereinigten Staaten, obwohl sie die größte Welterzeugung haben, haben für den Export nur eine zweitrangige Bedeutung. Dagegen sind Industrieländer — mit kleinerem Inlandmarkt — verhältnismäßig die größten Exporteure. Auf Deutschland entfiel auf den Weltexport im Jahre 1913 51 v. H., im Jahre 1932 nur noch 48 v. H. Die erste Stelle im Export nimmt heute Italien ein, welches vor dem Kriege ein unbedeutender Exporteur war. Heute beträgt der Export Italiens 20 v. H. des Weltexportes. Rasch hat sich der Anteil Jugoslawiens entwickelt. Nach Italien sind die größten Exporteure Belgien (17 v. H.), Frankreich und England (je 10 v. H.), Japan (9,4 v. H.), Jugoslawien (7 v. H.), Dänemark (4 v. H.), USA. (2,6 v. H.). Der größte Verbraucher fremden Zementes in Europa sind die Niederlande, in Übersee Südamerika und die französischen Kolonien in Afrika. Für die Zukunft kann man ein weiteres Anwachsen des Weltexportes erwarten, aber einen Rückgang des Anteiles Europas und Amerikas.

ARCHITEKT UND GEWERBEERTRAGSTEUER

Was bei der Abgabe der Steuererklärung zu beachten ist

Dr. jur. et rer. pol. K. W u t h, Berlin

Bis zum 28. Februar ist seitens des Architekten entsprechend der Einkommensteuererklärung für 1934 auch die Gewerbeertragsteuererklärung für 1935, der ebenfalls das Einkommen aus der freiberuflichen Tätigkeit im Jahre 1934 zugrundeliegt, abzugeben. Die Verpflichtung zur Einreichung einer Gewerbeertragsteuererklärung trifft alle Architekten, deren Gewerbeertrag 1934 6000 RM überstiegen hat, sowie ohne Rücksicht auf die Höhe des „Gewerbeertrages“ alle Architekten, die ihre Einkünfte aus ihrer Tätigkeit auf Grund des Abschlusses ihrer Bücher versteuern. Außerdem ist jeder Architekt zur Einreichung einer Steuererklärung verpflichtet, von dem sie seitens des Vorsitzenden des Gewerbebesteuerausschusses bzw. des Finanzamts besonders verlangt wird.

Die Vordrucke zur Steuererklärung werden im allgemeinen zugesandt. Doch muß sich der nach dem oben Gesagten zur Einreichung verpflichtete Architekt selbst einen Vordruck beschaffen, wenn ihm nicht rechtzeitig ein solcher übermittelt wird. Auf Antrag werden zwei Vordrucke unentgeltlich, weitere gegen Erstattung der Unkosten abgegeben.

Daß die Tätigkeit des Architekten nicht als Ausübung eines der „reinen Kunst“ gewidmeten freien Berufs ganz von der Gewerbebesteuer befreit ist, hat das Oberverwaltungsgericht wiederholt entschieden. Das vom Architekten geschaffene Kunstwerk würde nicht wesentlich um seiner selbst willen geschaffen, sondern solle Gebrauchszwecken dienen. Die Ausübung der reinen Kunst wird beim Architekten nur in selteneren Fällen anerkannt, wenn künstlerische Entwurfszeichnungen für Bauten hergestellt werden, die, wie die Werke eines Malers, Zeichners oder Graphikers auf den Zweck der ästhetischen Wirkung beschränkt und damit Selbstzweck sind (VIII G. St. 2/32 RVBl. S. 951). Der Architekt wird als Ange-

höriger eines freien Berufes zur Gewerbebesteuer herangezogen und kann als solcher den höheren steuerfreien Betrag von 6000 RM in Abzug bringen.

Da der Architekt freiberuflich tätig sein muß, darf er, wenigstens in der Regel, Bauausführungen nicht übernehmen, da andernfalls das Architektur-Büro zu einem gewerblichen Unternehmen würde. In diesem Falle wäre der steuerfreie Betrag auf 1500 RM beschränkt. — Sind mehrere Architekten in der Form eines Gesellschafts- oder Gemeinschaftsverhältnisses zusammen beruflich tätig, so kann der steuerfreie Betrag von regelmäßig 6000 RM nur einmal in Abzug gebracht werden. Für jeden Architekten kann der Abzug der 6000 RM nur vorgenommen werden, wenn ein Gesellschaftsverhältnis im Sinne des Einkommensteuergesetzes nicht vorliegt, eine einheitliche Feststellung des Gewinns daher auch für die Einkommensteuer nicht stattfindet (O. V. G. G. St. 962/31). Dies trifft z. B. zu, wenn nur Bürogemeinschaft besteht oder sonst gewisse Einrichtungen oder Gegenstände gemeinsam benutzt werden, ohne daß der Gewinn einheitlich festgestellt wird.

Auch wer sich nicht für gewerbebesteuerpflichtig hält, muß nach Aufforderung eine Steuererklärung einreichen. Die Gründe für die Befreiung von der Steuerpflicht sind dabei anzugeben. Bereitet in derartigen Fällen die Anfertigung der Gewerbebesteuererklärung größere Schwierigkeiten, so kann es zweckmäßig sein, das Finanzamt vorher darauf hinzuweisen und zu beantragen, von der Einforderung der Steuererklärung abzusehen.

Allgemeines

Als Gewerbeertrag ist für die Gewerbeertragsteuer 1935 der im Jahre 1934 erzielte „Gewinn“ aus der beruflichen Tätigkeit maßgebend, wobei, wie bisher,

$\frac{1}{4}$ Miete usw. hinzuzurechnen ist. Für die Berechnung des Gewinns gilt das Einkommensteuergesetz; jedoch ist die Veranlagung zur Einkommensteuer für die Gewerbeertragsteuer nicht ohne weiteres bindend. Die Abzugsfähigkeit der Kosten für die steuerfreien Ersatzbeschaffungen (für alle freien Berufe und Gewerbetreibenden) gilt auch für die Gewerbeertragsteuer. Dagegen wird die 10proz. Steuerermäßigung für Gebäudeinstandsetzungen und -ergänzungen nur bei der Einkommen- bzw. Körperschaftsteuer gewährt.

Absetzung von Vergütungen an mitteltätige Familienangehörige

Für den Abzug von Vergütungen an bei der Ausübung der Tätigkeit mitbeschäftigte Kinder hat sich der Reichsfinanzhof vor kurzem zur Einkommensteuer dahin ausgesprochen, daß in nichtkaufmännisch geführten kleineren gewerblichen Betrieben ein Anstellungsverhältnis grundsätzlich nur dann anerkannt wird, wenn nicht nur eine feste Vergütung regelmäßig gezahlt wird, sondern auch die weiteren Folgerungen aus dem Anstellungsverhältnis gezogen werden. Erforderlich ist, daß die Arbeitskraft des Kindes tatsächlich benötigt wird, indem andernfalls fremde Arbeitskräfte unter gleichen Bedingungen einzustellen wären. Außerdem muß das Kind eine Steuerkarte erhalten; ferner sind die entsprechenden Beiträge zu den Sozialversicherungen, soweit Versicherungspflicht besteht, zu leisten (ReichssteuerBl. 35 S. 90). Es ist anzunehmen, daß für die Gewerbeertragsteuer von den Steuerbehörden ein entsprechender Standpunkt eingenommen wird. Die Vergütung muß bei ortsüblicher Betrachtung angemessen sein (OVG. VIII G. St. 684/32). Diese Grundsätze der höchsten Steuergerichtshöfe werden entsprechend für die Tätigkeit von Kindern bei freiberuflich tätigen Steuerpflichtigen angewendet. Möglich ist zum Beispiel, daß der Sohn als Assistent seines Vaters tätig ist. Auch kommen Fälle in Betracht, wo zum Beispiel die Tochter die Bücher führt, Rechnungen ausschreibt usw. Immer muß nach dem Gesagten durch die Ausführung der Arbeiten seitens der Kinder, wenn ein Anstellungsverhältnis angenommen werden soll, eine fremde Arbeitskraft insoweit ersetzt werden.

Unter der letzteren Voraussetzung kommt u. U. auch eine vom Gewerbeertrag abzugsfähige Vergütung für die Ehefrau in Betracht. Es darf sich jedoch nicht lediglich um übliche Hilfeleistungen der Ehefrau handeln.

Die Hinzurechnung von Miet- und Pachtbeträgen

Dem einkommensteuerpflichtigen Gewinn aus der beruflichen Tätigkeit wird für die Berechnung des steuerpflichtigen Gewerbeertrages zunächst $\frac{1}{4}$ der Miete bzw. Pacht hinzugerechnet, die bei der Ausübung des Gewerbes in gemieteten oder gepachteten Gebäuden, Grundstücken oder Räumlichkeiten sowie für andere Betriebsmittel (Einrichtungsgegenstände, Inventar, Zeichen-geräte, Apparate und sonstige dem Beruf dauernd dienende Gegenstände) zu zahlen ist. Geht die gezahlte Miete oder Pacht über den üblichen Miet- oder Pachtzins hinaus, so wird er insoweit voll zum Gewerbeertrag gezählt. Aus diesem Grunde enthält der Erklärungs-vordruck bestimmte Fragen über das Verhältnis des Steuerpflichtigen zum Vermieter.

Eine Hinzurechnung von Miete zum Gewerbeertrag findet nicht statt, wenn der Vermieter ein Gewerbebesteuerpflichtiger ist, zu dessen Gewerbeertrag die von ihm vereinnahmten Mietbeträge gehören und sich auch die Leitung des Gewerbebetriebes des Vermieters in der gleichen Gemeinde wie die des Mieters befindet. Ist der Vermieter kein Gewerbetreibender oder eine von der Gewerbebesteuer befreite Grundstücksgesellschaft, so wird

die Miete, wie angegeben, hinzugezählt. Gehört die Miete jedoch für den Vermieter grundsätzlich zum Gewerbeertrag, so scheidet der Zuschlag auch dann aus, wenn er infolge eines ausgewiesenen Verlustes oder aus besonderen Gründen (z. B. wegen Gemeinnützigkeit) befreit ist.

Beispiel: Ein Architekt in X. hat im Jahre 1934 1600 RM Miete für seine beruflich genutzten Räume an den Eigentümer eines Unternehmens gezahlt, dessen geschäftliche Leitung sich in Y. befindet. Die Miete ist in Höhe von 400 RM zuschlagpflichtig, da die Leitung des Gewerbebetriebes des Vermieters in einer anderen Gemeinde ihren Sitz hat. Würde die Geschäftsleitung des Vermieters auch in X. befindlich sein, so würde der Zuschlag unterbleiben. Dies würde auch dann gelten, wenn der Vermieter die vereinnahmte Miete von 1600 RM aus dem Grunde nicht zu versteuern hätte, weil er einen Verlust ausgewiesen hat. Würde der Vermieter die Räume als privater Hausbesitzer vermietet haben, so fände die Hinzurechnung statt.

Der Architekt, der seinen Betrieb im eigenen Hause unterhält, ist zur Absetzung von Mietbeträgen nicht berechtigt, sondern nur der auf die Räume oder sonstigen Grundstücksteile entfallenden Unkosten.

Dem Gewerbeertrag hinzugezählt werden ferner die Zinsen für Schulden, die „behufs Anlage oder Erweiterung des Geschäfts, Verstärkung des Betriebskapitals oder sonstiger Verbesserungen aufgenommen sind“. Dies bedeutet nach der Rechtsprechung des Oberverwaltungsgerichts, daß Zinsen für dauernde zu beruflichen Zwecken aufgenommene Schulden zuzuzählen sind, dagegen nicht Zinsen für vorübergehende Kredite.

Die Berechnung der Gewerbeertragsteuer

Zur Berechnung der Gewerbeertragsteuer werden zunächst 6000 RM steuerfrei vom Gewerbeertrag in Abzug gebracht. Sodann wird der Grundbetrag errechnet, der selbst nicht erhoben wird, sondern lediglich die von den Gemeinden in Hundertsätzen beschlossenen Zuschläge. Der Steuergrundbetrag beträgt

für die ersten 1500 RM des Gewerbeertrages	
	$\frac{1}{2}$ v. H. = 7.50 RM
für weitere 1200 RM des Gewerbeertrages	
	1 v. H. = 12.— RM
für weitere 1200 RM des Gewerbeertrages	
	$1\frac{1}{2}$ v. H. = 18.— RM
für die darüber hinausgehenden Beträge sind	
	2 v. H. anzusetzen.

Beträgt der steuerpflichtige Gewerbeertrag mehr als 3900 RM, so kann der Steuergrundbetrag in der Weise errechnet werden, daß von dem gesamten Gewerbeertrag 2 v. H. errechnet und davon 40.50 RM in Abzug gebracht werden.

Beispiel:

Gewerbeertrag (nach Abzug der steuerfreien 6000 RM)	5000.— RM
Steuergrundbetrag	59.50 RM
Gemeindegewerbsteuer (z. B. Zuschlag 500 v. H.)	297.50 RM
Steuerpflichtiger Gewerbeertrag (nach Abzug der steuerfreien 6000 RM)	5000.— RM
davon 2 v. H.	100.— RM
ab	40.50 RM
Steuergrundbetrag	59.50 RM
Gemeindegewerbsteuer (z. B. Zuschlag 500 v. H.)	297.50 RM

BAUEN UND BÄUME

Prof. Dr. Schoenichen, Direktor der Staatlichen Stelle für Naturdenkmalpflege

„Euch, ihr Bäume, acht' ich des Schöpfers göttlichste Kinder.“ Mit diesem Dichterwort hat Otto Ernst eine seelische Haltung gekennzeichnet, die dem deutschen Menschen wie kaum einem anderen zu eigen ist. In der Tat: seit der Urzeit hat unser Volk in unseren Gauen mit dem Walde gerungen, um Raum für seine Siedlungen und für ihre Ackerwirtschaft und um das Werk ihrer nordischen Kultur zu schaffen. Tausendfältig sind die Beziehungen, die auch heute noch die Seele unseres Volkes mit dem Wald und mit dem Baumleben verknüpfen. In Niedersachsen ist das Bauerngehöft in der Gegenwart genau so wie vor Jahrtausenden von einem Hain stattlicher Eichen umgeben. Kein rechter Bauer würde darein willigen, daß dieser grünende Ring des Haines der Axt und dem Holzhändler zum Opfer fällt; und mit Zorn erinnern wir uns der hinter uns liegenden Zeiten des Niederganges, wo es möglich war, rückständige Steuern dadurch einzutreiben, daß man jene Eichenhaine der Versteigerung überlieferte.

Handelt es sich um geschlossene Siedlungen, so ist für umfangreiche Baumpflanzungen wie die eben erwähnten in der Regel kein Platz. Wohl aber bleibt die Möglichkeit, durch geschickte Einfügung von Einzelbäumen oder von kleineren Baumgruppen dem einzelnen Hause oder doch wenigstens der Straße und dem Platz eine besondere Betonung zu verleihen. Von diesem baukünstlerisch außerordentlich wirksamen Mittel hat man in allen Gegenden Deutschlands seit je reichlich Gebrauch gemacht. Die Dorflinde, unter der die Feste der Gemeinde gefeiert werden und die oft das Wahrzeichen der ganzen Siedlung ist, darf geradezu als ein unentbehrliches Schmuckstück des deutschen Dorfes gelten. Aber auch der einzelne Hof hat vielfach, wo die Straßenverhältnisse es gestatten, „seinen“ Baum, mit dessen Erhaltung das Schicksal des Hauses und seiner Bewohner gewissermaßen verknüpft ist. Der frommen Haltung, die unsere Vorfahren von alters her den Bäumen gegenüber eingenommen haben, verdanken wir es, wenn heute in Stadt und Land allerorten noch herrliche Linden, Eschen, Eichen, Ulmen stehen, die als „Naturdenkmale“ sorgfältig registriert werden und den Schutz der Behörden genießen.

Die uns im Blute liegende Baumverbundenheit kommt in der Gegenwart zunächst bei der Gestaltung des Ortsbildes, dann aber auch des Flur- und Landschaftsbildes wieder zur Geltung. Jeder Architekt und Landschaftsgestalter wird es sich heute zweimal überlegen, ehe er einen im Bereich seiner Planungen wachsenden Baum, eine Hecke oder dergleichen entfernt. Und es fehlt nicht an Beispielen, in denen die gesamte Anlage eines Gebäudes einem schon vorhandenen Baumbestand, ja einem Einzelbaum von Naturdenkmalswert angepaßt worden ist¹. Weiterhin ist man überall am Werke, durch Bepflanzung das Orts- und Landschaftsbild zu beleben. Und wenn in der Natur, z. B. mit Hilfe des Arbeitsdienstes, Flureinteilungen vorgenommen, sogenannte Ödländer kultiviert und Wasserläufe gerade gelegt werden, so gelten hierbei strenge Anweisungen der zuständigen Minister, durch die insbesondere das „unsinnige“ Beseitigen von Strauch und Baum untersagt ist. Auch beim Straßenbau sind vielfach dieselben Grundsätze in Kraft. Insbesondere trifft dies für die zur Zeit im Gang befindliche Anlage der großen Autobahnen zu: auch hier fehlt es nicht an Fällen, wo um der Er-

haltung eines einzelnen prächtigen Baumes willen die Linienführung abgeändert wurde. So ist man allenthalben bestrebt, jene unvergleichlichen Schönheitswerte, die die Natur in oft Jahrhunderte währendem Wirken und Wachsen geschaffen hat, zu bewahren und damit dem großen Verlangen des heutigen Menschen nach naturhaften Werten gerecht zu werden.

Die gleiche Rücksichtnahme ist aber auch nicht zu entbehren, wenn durch bauliche Unternehmen von solchen Einflüssen noch nicht berührtes Gelände erschlossen werden soll. Die technische Entwicklung der Neuzeit hat uns hier ganz neue Möglichkeiten an die Hand gegeben. Autostraßen dringen vor bis in die entlegensten Gebirgsgegenden, und zu den Gipfeln des Hochgebirges führen uns Seilbahnen in wenigen Minuten empor. Wo diese Beförderungswege ihre End- und Stützpunkte haben, da entstehen — um die „Fremden“ mit allem zu versorgen, was zu des Leibes Nahrung und Notdurft gehört — mannigfaltige Baulichkeiten und Verkehrseinrichtungen. Der sich so vollziehende Gang der Dinge ist nicht aufzuhalten. Aber im Rahmen des Möglichen und auch des Erstrebenswerten liegt es, daß bei diesem unheimlich schnellen Entwicklungsgang eine gewisse Planwirtschaft betrieben wird, in dem Sinne, daß bestimmte Gebiete der Erschließung freigegeben werden, während andere grundsätzlich damit verschont bleiben. Dafür kommen in erster Linie diejenigen unserer größeren Naturschutzgebiete in Betracht, in denen die Landschaft sich noch ganz oder doch in ihren wesentlichen Zügen das ursprüngliche Antlitz bewahrt hat. Solche Flächen gibt es in Deutschland nicht allzu viele; denn in unseren seit Jahrtausenden einer eindringlichen Bewirtschaftung unterliegenden Gauen lassen sich nicht — wie dies in den Vereinigten Staaten der Fall ist — Nationalparke begründen, die sich über Tausende von Quadratkilometern erstrecken. Demgegenüber nehmen sich selbst die größten deutschen Naturschutzgebiete recht bescheiden aus. Die Größenordnung, der die bedeutendsten unter ihnen angehören, beträgt etwa 200 bis 300 qkm. Es sind dies die Schorfheide in der Uckermark, die Rominter Heide in Ostpreußen, die Lüneburger Heide und die drei bayerischen Hochgebirgsschutzgebiete: Berchtesgadener Land, Karwendel und Ammergauer Berge. Daneben besitzen wir freilich eine große Anzahl kleinerer Bannflächen, unter denen sich zahlreiche landschaftliche Kostbarkeiten befinden; um nur einige wenige zu nennen: die Wanderdünen der Kurischen Nehrung, die Samlandküste, die Halbinsel Jasmund auf Rügen, das Bodetal im Harz, der Urwald von Sababurg bei Kassel, der Arber im Bayerischen Wald usw.

Es sind das Kleinodien unserer deutschen Heimat, die in ihrer ursprünglichen Schönheit und Eigenart zu erhalten eine unabweisbare Pflicht ist. Das hat für viele von ihnen zur Voraussetzung, daß keinerlei störendes Menschenwerk hineingebracht wird. Baukunst, Bauhandwerk und Technik haben da keinen Zutritt, wo die Natur ganz rein in ihrer ertümlichen Beschaffenheit und in ihrem ertümlichen Stimmungsgehalt bewahrt bleiben soll. In anderen Gebieten wiederum, wo ohne Bauten nicht auszukommen ist, wird es erforderlich sein, daß diese mit größter Sorgfalt in das Gesamtbild eingefügt werden — ein Grundsatz, der eigentlich ganz allgemein Gültigkeit haben sollte, der aber in unseren Naturschutzgebieten besonders streng berücksichtigt werden muß.

¹ Abbildung Innsbrucker Platz auf Seite 155 unten

BAU UND BAUM IN DEUTSCHLAND

Lichtbilder von Marie Jaedicke



Die gewaltige Ausdruckskraft dieser Baumgruppe verlangt eine in gleichem Sinne gestaltete Baukunst. Wir setzen im Geiste die Schöpfungen der sogenannten „internationalen Architektur“ in das Bild. Der unüberbrückbare Gegensatz wird augenscheinlich. Beim Anblick dieser Bäume drängt sich der Gestaltungswille fast in bestimmten Formen auf. Wir wissen, daß die Gestaltung unter Pinien und Olivenbäumen notwendig anders aussehen muß. Alte Hudebuchen bei Sababurg



Erst bei einheitlicher Verknüpfung von Hausbau, bildender Kunst und Natur entsteht ein kulturell geschlossenes Ortsbild. Dieser Petrusbrunnen in Ulm mit der alten Rosskastanie und den Häuserfronten läßt unmittelbar das Gefühl „Heimat“ in uns erstehen



Das ist der Dorfplatz. Hier treffen sich die Bewohner am Feierabend. Diesen Eindruck haben wir sofort von der allein-stehenden Eiche auf dem freien Platz, umgeben von Gebäuden in überlieferter Bauweise, von denen wir kaum sagen können, ob sie modern oder alt sind.
Steckby bei Dessau



Aus einer Überlegung heraus, die ein selbstverständlich starkes Verstehen der Natur voraussetzt, ist die Umgebung der Linde über dem Dorf Michelbach (Oberhessen) von einer Bebauung ganz freigehalten. Es ist der Tanzplatz. Wir brauchen viel solche Selbstverständlichkeit



Wir glauben wohl, daß der berufene Architekt fähig ist, in jede Umgebung ein Haus hineinzustellen. Unter diesen 300-jährigen Kiefern und Eichen in Nedlitz (Anhalt) wollen wir trotzdem Menschenwerk nicht sehen



In bewußter Zielsetzung zur notwendigen Erhaltung der Natur innerhalb der Ortsbilder errichtet der Architekt seine Bauten und führt er seine Wege. Zwei schöne Beispiele aus Erfurt und Osnabrück



Bau und Baum, Schloß Hämelschenburg und Pappeln ergänzen einander, verbinden sich zu schönem, stolzem Ausdruck. Solche Einheitlichkeit wollen wir

Die alte Ulme und das Eingangstor der Maria-Hilf-Kapelle bei Passau sind eine so enge Verbindung eingegangen, daß es schwer zu entscheiden ist, ob die Einfriedung dem Baum angepaßt wurde, oder ob der Baum sich an das Tor angelehnt hat. Die Wirkung ist einzigartig



Wie verschieden. Die Linde als erhabenes Wahrzeichen am Dorfeingang Biberbach, und blühende Holunder an einem Gartenhäuschen in Trier. Kann der Architekt anders gestalten als aus der Natur?





Ist es nicht sehr schön, daß hier kein Hotel, keine Hütte, keine Baude steht? Muß der Architekt hier nötigenfalls nicht ein klares Nein sagen? Wetterfichten am Schachen bei Garmisch



Alter Schafstall in der Lüneburger Heide und Buchengruppe. Wer will hier etwas hinzufügen oder wegnehmen?

Dieses städtebauliche Bild ist kaum zu übertreffen, der Baum aus ihm nicht wegzudenken. Landshut, Hüter-Tor



Zirbelkiefer. Ein Kunstwerk der Natur, an das Menschenwerk nicht mehr heranreicht



Selbst in der Großstadt gibt es noch Baugestalter mit starkem Naturempfinden. Am Innsbrucker Platz, Berlin, ist in der Grundrißgestaltung eines Wohnblocks auf eine Kastanie Rücksicht genommen





Das Postgebäude in Kampen auf Sylt unter blühendem Holunder. Beide hat, so möchte man glauben, die Natur zu gleicher Zeit geschaffen



Für solche Gegenden verlangen wir, ebenso wie für wertvolle Gebäude — Denkmalschutz. 600-jährige Eichen im Reinhardswald bei Kassel