

DEUTSCHE BAUZEITUNG

59. JAHRGANG * No 2 * BERLIN, DEN 17. JANUAR 1925

STADT UND SIEDLUNG

BEBAUUNGSPLAN, VERKEHRSWESEN U. VERSORGUNGS-ANLAGEN

SCHRIFTFLEITUNG: REG.-BAUMEISTER a. D. FRITZ EISELEN

Alle Rechte vorbehalten. — Für nicht verlangte Beiträge keine Gewähr.

Angora

und sein neuer Bebauungsplan.

Von Carl Ch. Lörcher, Arch. B. D. A., Berlin-Charlottenburg. (Schluß aus No. 1. Hierzu die Abb. S. 11 u. 13).



ie für die Schaffung eines Bebauungsplanes für Angora gestellte Aufgabe lautete kurz und bündig: Planung einer zukünftigen Hauptstadt für eine spätere Einwohnerzahl von etwa 200 000.

Von einem Amerikaner (Chester) liegt bereits ein Entwurf vor, ich habe ihn selbst nicht gesehen, der die heutige Stadt verläßt und an einer anderen Stelle eine vollkommen neue Anlage plant.

Chester hat seine Konzession zum Bahnbau verfallen lassen und von seinem Stadtplan war nicht mehr die Rede. Meiner Ansicht nach sind die Bindungen an die heutige Stadt bereits so stark, daß ein Verlegen des Ganzen nicht mehr in Frage kommen konnte, sofern man nicht daran denkt, die Hauptstadt in einen ganz anderen Landesteil zu verlegen, wie etwa nach Brussa oder Isnik usw. Ich, um meine Ansicht befragt, stimmte den Gründen für die Wahl Angoras zu.

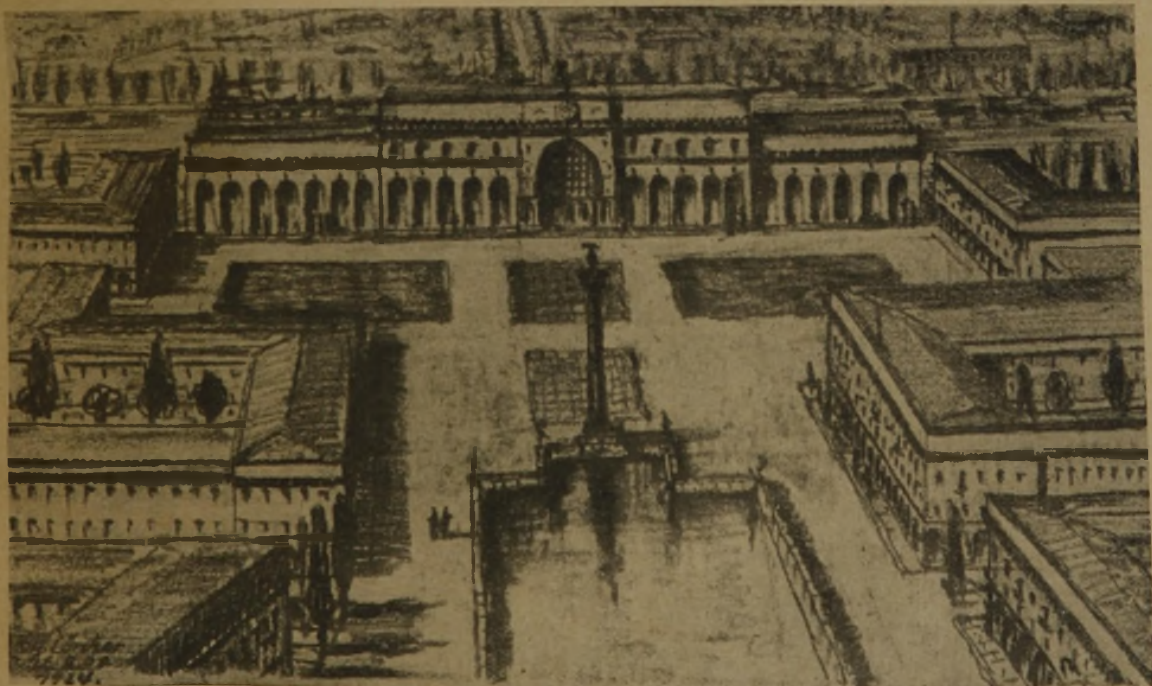
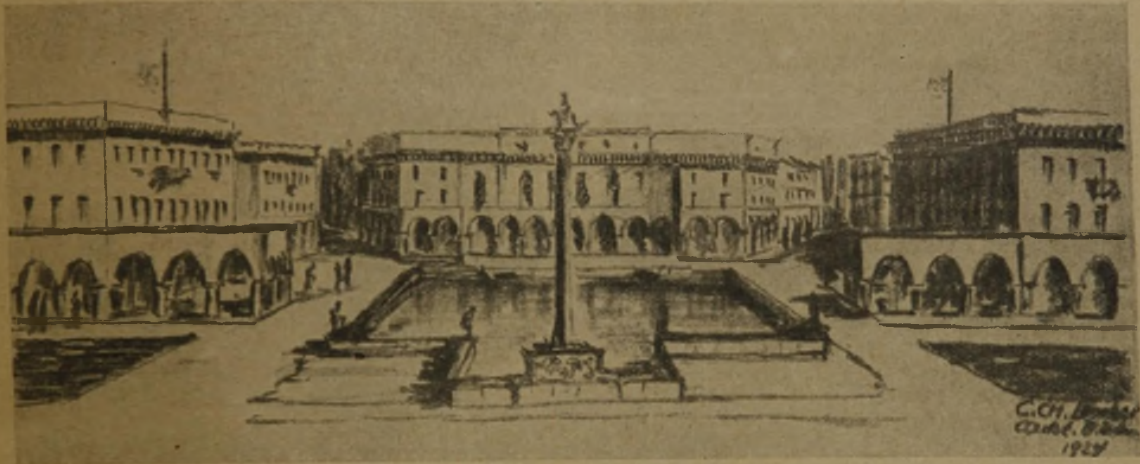


Abb. 11 u. 12. Bahnhofsvorplatz. (Oben Blick vom Bahnhof zur Stadt, unten gegen diesen.)
(Skizzen zum Bebauungsplan.)

Auch die Verlegung des Bahnhofs war erwogen worden. Eine Verschiebung nach Südosten konnte nicht in Frage kommen, weil hier der Zugang zur Stadt sich mit jedem Schritt ungünstiger entwickeln würde, wegen der Höhenunterschiede.

Vom jetzigen Bahnhof (vgl. Bebauungsplan Abb. 13) gehen bereits zwei ausgebaute Straßen ab, eine östliche und die unmittelbare Zugangsstraße zur Stadt, zum heutigen Zentrum und zu den Regierungsgebäuden. Das sind keine Gefühlsmomente, sondern nüchterne Tatsachen; der junge Staat kann sich den Luxus, an anderer Stelle wieder neue Straßen zu bauen und Hotels zu errichten, einfach nicht leisten.

Für die Bahnhofsentwicklung ist in den Plänen ein ebenes Gelände von 3 km Länge und durchschnittlich 400 m Breite vorgesehen, welche Ausmaße für alle Ansprüche genügen dürften. Industrie-Anschlüsse und -Gelände sind dabei berücksichtigt.

Die vorhandenen Hauptstraßenzüge, die natürlich nicht überall klar entwickelt sind, wurden aus wirtschaftlichen Gründen möglichst beibehalten; nur da, wo die Trasse zu ungünstig war, oder die Führung allzu unklar verlief, wurden Korrekturen vorgenommen. Die Bahnlinie wird in Unterführungen gekreuzt. Zwei Hauptrichtungen sind bereits im alten Zustand klar vorhanden, eine Nord-Süd-Richtung und eine Nord-west-Ost-Richtung, das sind die alten Karawanenstraßen, die auch heute noch den Zuzug zur Stadt bringen. Von Norden zum Bahnhof ist am Tal des Angora Su entlang eine unmittelbare Verbindung geschaffen, weil der alte Zug durch die Stadt bedeutende Höhenunterschiede zu überwinden hat, und für später eine Entlastung des Stadtzentrums durch diese Umgehung erwünscht sein dürfte. Die belebteste Hauptstraße bei 5 im Plan (altes Parlament, vgl. auch Skizze Abb. 17, S. 13), ist gegen Osten zur Zitadelle hinauf verlängert, über ein Brandfeld (vgl. Abb. 4, S. 2 in Nr. 1) hinweg, als Promenade (die Geländebeziehungen lassen ein Befahren nicht zu) und hält damit einen der schönsten Ausblicke frei. Nach Westen ist diese Achse gleichfalls als Promenade weitergeführt, wieder nicht als Fahrstraße, und mündet hinter dem Sternplatz in den Stadtgarten und Nationalpark mit Ausstellungsgärten (Skizze Abb. 14, S. 11) ein. Ein Volkshaus soll in westlicher Richtung, ein kuppelgekröntes Parlament am Fuße der Burg in östlicher Richtung den Blickpunkt und Abschluß bilden. Bei 17 im Plan (Theaterplatz, Skizze Abb. 18, S. 13) kreuzt sich Ostwest mit Nordsüd, gegen Osten ist der Blick zur Burg wieder mit einer Achse geöffnet, Abschlußpunkt sind die vorhandenen Kemal-Pascha-Schulen; gegen Westen öffnet sich dem Auge eine architektonisch angelegte Parkanlage mit Schulen und Sportplätzen. Dieser Gedankengang, die wunderschöne Zitadelle möglichst oft dem Blick zu öffnen und in das Stadtbild mit hereinzuziehen, ist noch des öfteren wiederholt. Die Straße Nordsüd mündet südlich der Bahnlinie in freies Gelände und führt nach dem herrlichen Villenort Tschankaja. Dort stehen die Villen der Minister und des Landes-Präsidenten in Weingärten gebettet, der Blick auf Stadt und Zitadelle ist wieder großartig. Das Einbeziehen Tschankajas in die Stadtplanung ist einem späteren Projekt vorbehalten.

In der südöstlichen Ecke ist eine Siedlung für Kleinhäuser mit Haus- und Pachtgärten geplant; ich lasse keine Gelegenheit vorübergehen, den Türken die Vorzüge dieser Einrichtung in wirtschaftlicher wie auch in sozialer Hinsicht vor Augen zu führen. Die übrige Aufteilung ergibt sich teils aus dem bereits Vorhandenem an Gassen und Häusern, teils aus den Geländebeziehungen, die in der oberen Stadt sehr schwierige sind.

Automobil und Straße.

Von Oberbaurat Hentrich, 1. Beigeordneter der Stadt Krefeld. (Schluß aus No. 1.)



amit wäre wohl in den Grundzügen besprochen, was das Automobil von der Straße verlangen kann, und wie diese hergerichtet werden muß, wenn sie dem Automobilverkehr in sachgemäßer Weise dienen soll. Wir wenden uns nunmehr der Beantwortung der Gegenfrage zu:

Die Freiflächen und Parkanlagen sind naturgemäß von der Lage der vorhandenen Friedhöfe stark beeinflusst. In der Türkei weist ein Stadtgebiet mehr oder weniger viele größere und kleinere zerstreut liegende Flächen dieser Art auf. Es ist nicht leicht, diese Friedhöfe einer anderen Bestimmung zuzuführen, die religiösen Einwände sind noch immer vorhanden. Die Regierung ist mir in Angora weitgehend entgegengekommen, so daß eine außerhalb der Stadt nach Osten liegende Zentralfriedhofanlage vorgesehen und die Flächen im Stadtgebiet in das Grünflächensystem mit einbezogen werden konnten. Durch die Verhältnisse ergab sich ganz von selbst eine Art Parkgürtel, dessen Nachteile einer Trennung der Außenteile von der Innenstadt nicht in Frage kommen, da an eine Ausdehnung der Stadt gegen Osten, über das Engtal des Angora Su hinüber, garnicht zu denken ist. Denn die Boden- und Steigungsverhältnisse schließen dort eine Weiterentwicklung aus. Die Grünflächen begleiten das Stadtgebiet im Süden entlang der Bahnlinie, führen in Form von Pachtgartenland durch die eben besprochene Siedlung, umfassen nördlich der Ost-West-Straße die Sportanlagen, die für die hier wohnenden ärmeren Volksschichten vorgesehen sind, die alten Friedhöfe, und gehen ins Tal des Angora Su über, ziehen sich teils wieder bis zur Burg an den Felsabhängen hinauf, immer am Angora Su entlang, dessen Wasserlauf und Gefälle zu Seen-Bildungen mit Stauanlagen ausgenutzt werden soll, um den nördlichen Hügel herum und schließen an die Sportbahn und den Stadtgarten an, die wieder inmitten von Pachtgartenländereien liegen sollen. Die notwendige Korrektur des südlichen Flußlaufes, des Indsche Su, gab Gelegenheit, den Bahnhofsvorplatz (vgl. Abb. 1 und 2, S. 9), mit einem Wasserbecken zu planen, ein Motiv, das schon vor Jahrtausenden in den Städten Mesopotamiens viel und reichlich angewendet wurde und hier im Orient das schönste und angenehmste Grundelement zu einer Platzausstattung bildet.

Die öffentlichen Gebäude wurden zu Gruppen vereinigt, unter Anlehnung an teils vorhandene Gebäude, um ihre Wirkung im Stadtbild zur Erzielung von Plätzen zusammenzuhalten. Die Regierungsgebäude sollen später auf erhöhter Terrasse oben an der Zitadelle ihren Platz erhalten.

Marktplätze mit Verkaufshallen sind bedacht. Eine Schlachthofanlage am Zusammenfluß des Angora und Indsche Su mit dem Tabak Su muß neu errichtet werden. Krankenhäuser sind an den vorhandenen Stellen erweitert. Strafgefängnisse sind bereits von der Regierung außerhalb der Stadt geplant.

Der Tempel des Augustus wurde freigelegt, wie dies durch eine perspektivische Skizze (Abb. 19, S. 13) illustriert ist. Eine Wiederherstellung dürfte wohl kaum zu empfehlen sein, richtiger wäre, die in der Stadt zerstreuten Teile allmählich zu sammeln — ich glaube, es sind recht viele zu finden —, diese Teile zusammenzufügen und das Übrige fehlen zu lassen. Mit Rekonstruktionen haben wir Erfahrungen genug, um zu wissen, was dabei heraus kommt. Auf mich machten die Reste einen viel größeren Eindruck als gutgemeinte Wiederherstellungspläne eifriger Restauratoren. Die erhöhte Stellung des Tempels und der Hadschi Beyram Moschee sowie eine auf diese zuführende Gasse gaben mir Veranlassung, die Gasse zu begradigen und zu verlängern, entsprechend der Bedeutung dieser beiden hervorragendsten Bauwerke der Stadt.

In den Abb. 15 und 16, S. 12, geben wir schließlich eine alte Wohnstraße und eine Skizze zu einer neuen solchen wieder, die sich dem vorhandenen Charakter anpaßt. —

IV. Was kann und muß die Straße vom Automobil verlangen?

Hier sind Forderungen technischer und betrieblicher sowie wirtschaftlicher Art zu stellen.

In technischer und betrieblicher Beziehung ist zu verlangen:

1. die Bauart der Wagen, insbesondere die Größe der Achslasten und ihr Verhältnis zu der Geschwindigkeit der Wagen, ferner die Konstruktion der Bereifung und Fede-

sam mit anderem Verkehr benutzt, dessen Schädigung oder unnötige Belästigung durch allzu große Geschwindigkeit sowie durch Geräusch oder Geruch durchaus vermeiden.



Erklärung zum Bebauungsplan. Abb. 13. + Zitadelle, 1 Bahnhof mit Platz, 2 Provinz-Konak, 3 Finanzministerium, 4 Bad, 5 Altes, 5a Neues Parlament, 6 Vakufhotel, 6a Vakufhäuser, 7 u. 7a Gewerbeschulen, 8 Kemal-Pascha-Schulen, 9 Krankenhäuser, 10 Moschee mit Augustustempel, 11 Augustussäule, 12 Bad, 13 Viele kleine Punkte: Moscheen und Turben, 14 Neuprojekt. Schulen, 14a Höhere Schulen u. Bibliothek, 15 Pferdemarkt, 16 Wochenmarkt, 17 Theater u. Kino, 18 Landesregierung, 19 Jetziger Stadtgarten, 19a Stadt- u. Ausstellungsgarten, 20 Sportanlagen, 21 Siedlungen mit Gärten und Pachtgärten, — Alte Friedhöfe.
Abb. 13. Neuer Bebauungsplan. Architekt: Carl Ch. Lörcher, Architekt B. D. A., Berlin.

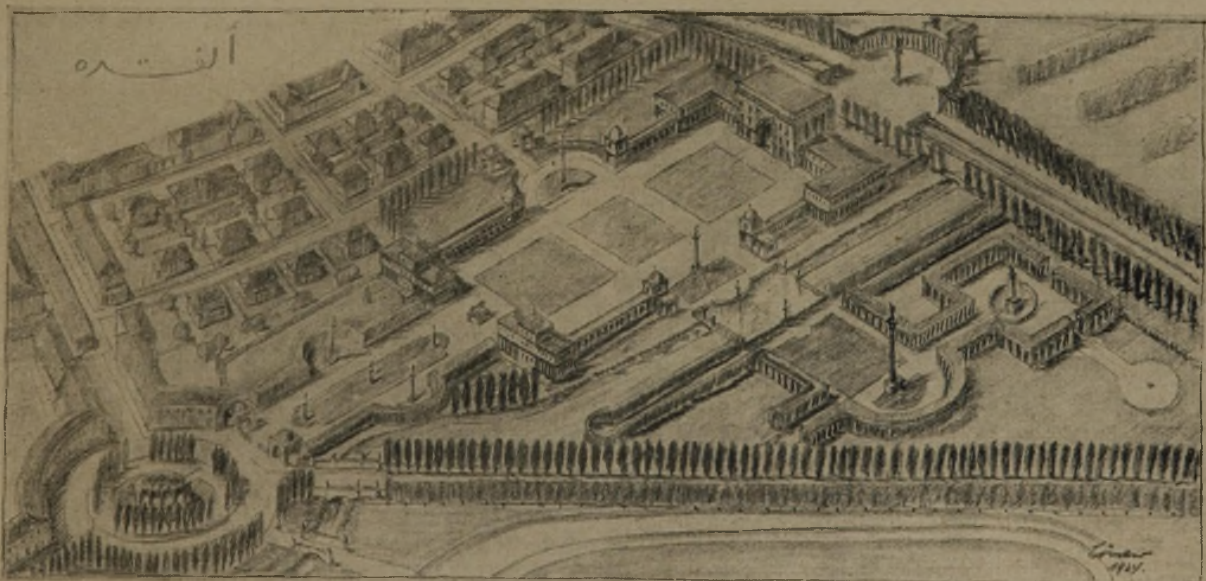


Abb. 14. Stadtgarten mit Ausstellungsgelände.
Angora und sein neuer Bebauungsplan.

rung müssen gebührende Rücksicht auf die technischen Möglichkeiten im Straßenbau und in der Straßenunterhaltung nehmen.

2. der Autoverkehr muß dort, wo er Straßen gemein-

Inwieweit diese Forderungen im Bau und Betrieb des Automobils erfüllt oder wenigstens auf dem Wege zur Erfüllung sind, das des näheren zu behandeln, ist zunächst Sache des Automobilfachmannes. Nur ein Punkt, der mit

der allgemeinen Verkehrsabwicklung zusammenhängt, muß hier noch behandelt werden: Die Fahrgeschwindigkeit in geschlossenen Ortsteilen. Sie ist geregelt durch die Verordnung über Kraftfahrzeugverkehr vom 15. März 1923, die in ihrem § 18 Abs. 2 bestimmt:

„Die höchstzulässige Fahrgeschwindigkeit beträgt bei Kraftfahrzeugen bis 5,5^t Gesamtgewicht innerhalb geschlossener Ortsteile 30^{km} in der Stunde; die höhere Verwal-



Abb. 15. Skizze für neue Wohnstraße.



Abb. 16. Blick in alte Wohnstraße, Angora und sein neuer Bebauungsplan.

tungsbehörde kann Geschwindigkeiten bis zu 40^{km} zulassen. Bei Kraftfahrzeugen von mehr als 5,5^t Gesamtgewicht beträgt die höchstzulässige Fahrgeschwindigkeit 25^{km}, bei Mitführung von Anhängern innerhalb geschlossener Ortsteile 16^{km} in der Stunde.“

Für Kenner städtischer Verkehrsverhältnisse bedarf es keiner Erörterung darüber, daß diese Geschwindigkeiten viel zu hoch festgesetzt sind. Nichts ist, was den Autoverkehr bei den aktiv Unbeteiligten so unbeliebt macht, was so viel Unglücksfälle hervorruft, als diese übergroße Geschwindigkeit innerhalb der geschlossenen Ortsteile.

Zwar sagt der Abs. 3 desselben § 18:

„Ist der Überblick über die Fahrbahn behindert, die Sicherheit des Fahrens durch die Beschaffenheit des Wagens beeinträchtigt, oder herrscht lebhafter Verkehr, so muß so langsam gefahren werden, daß das Fahrzeug auf kürzeste Entfernung zum Stehen gebracht werden kann.“

Aber diese Bestimmung stellt die Bemessung der Geschwindigkeit mehr oder weniger in die subjektive Beurteilung des Wagenführers, und dieses Barometer geht — das liegt in der Natur der Sache — stets möglichst stark nach oben.

Die Sache wird dadurch noch besonders schlimm, daß Einschränkungen dieser Geschwindigkeiten durch die Ortsbehörden nach § 23 derselben Verordnung an die Zustimmung der höheren Verwaltungsbehörde gebunden, d. h. außerordentlich erschwert sind.

Dabei wird man, zumal man zu diesen drei Bedingungen noch eine vierte, ebenso wesentliche, aber leider in der Verordnung nicht enthaltene, hinzufügt, nämlich „wenn die an der Straße errichteten Gebäude schädliche Erschütterungen erleiden würden“, nur wenige Straßen in geschlossenen Ortsteilen finden, in denen die sonst erlaubten Geschwindigkeiten bei sorgfältiger Beachtung dieser Bedingungen entwickelt werden könnten; eine dieser Voraussetzungen für das Langsamfahren trifft fast immer zu, meist mehrere zugleich. Infolgedessen wäre es, da man doch Gesetze und Vorschriften auf den Regelfall aufbauen und nicht auf die Ausnahmen zuschneiden soll, richtiger, wenn ganz allgemein die Geschwindigkeiten in den geschlossenen Ortsteilen auf ein deren Verhältnissen entsprechendes Maß herabgesetzt würden, d. i. etwa 20^{km/Std} für Wagen bis zu 5,5^t Gewicht, 16^{km/Std} für Wagen von mehr als 5,5^t Gewicht, 12^{km/Std} bei Mitführen von Anhängern.

Wenn dabei gelegentlich die sonst vielleicht zulässige Geschwindigkeit nicht voll ausgenutzt werden darf, so kann das für die Wirtschaftlichkeit des Autobetriebes nicht ausschlaggebend sein. Denn einerseits sind solche Fälle die Ausnahmen und andererseits ist der Zeitgewinn bei Ausnutzung der Höchstgeschwindigkeit im günstigsten Falle 1 Minute für 1^{km}, d. h. im Verhältnis zu der Gesamtfahrstrecke geradezu unbedeutend.

Solches Zeitopfer sollte der Automobilbetrieb der Allgemeinheit ohne Zögern bringen.

Die wirtschaftlichen Forderungen, die die Straße an das Automobil stellen muß, gehen auf die Übernahme der Mehrkosten oder wenigstens auf eine angemessene Beteiligung an den Mehrkosten hinaus, die der Autoverkehr im Straßenbau und in der Straßenunterhaltung verursacht.

Zum Straßenbau und zur Straßenunterhaltung gehört nun bekanntlich, wie zum Kriegführen, Geld, viel Geld, sehr viel Geld, und dieses Geld müssen in Preußen wenigstens, wo die Verwaltung des Straßenwesens ausschließlich in den Händen der Kommunalverwaltungen (Gemeinden, Kreise und Provinzen) liegt, diese Kommunalverwaltungen zunächst einmal aufbringen. Schon unter den früheren, wesentlich einfacheren Verkehrsverhältnissen bildeten die Kosten der Straßen einen erheblichen Teil des Fehlbetrages in den kommunalen Haushalten und ein großer Teil des Steueraufkommens wurde demgemäß von den Bedürfnissen der Straßenbauverwaltungen aufgezehrt. Über diese Lasten hinaus auch noch die neuerdings durch den Automobilverkehr verursachten, sehr erheblichen Mehrkosten auf jenem Gebiet aus eigener Kraft zu decken, dazu ist auf die Dauer wohl keine Kommunalverwaltung in der Lage.

In der Erkenntnis dieser Tatsache ist dann auch vom Reich der erste Schritt zur Aufbringung von besonderen Mitteln für die Zwecke der Wegeunterhaltung aus dem Kraftfahrzeugverkehr getan worden durch Erlaß des Kraftfahrzeugsteuer-Gesetzes vom 20. April 1922. Aber das Gesetz hat noch allerlei Mängel.

In erster Linie ist hier zu nennen das zweifellos viel zu geringe Aufkommen aus der Steuer, sowie das Mißverhältnis in der Höhe der Besteuerung der Personen- und Lastwagen. Während z. B. ein 50-PS-Personenwagen eine Jahressteuer von 3400 M. zahlt, entfällt auf einen ebenso starken Lastwagen nur eine Jahressteuer von 200 M. Der letztere Betrag ist für Lastwagen der Höchstbetrag der Steuer, er muß von Personenwagen schon bei 8 PS bezahlt werden. Dieses ganz schiefe Verhältnis läßt nur zwei Erklärungen zu: Entweder ist man bei der Ausarbeitung des Gesetzes von der Ansicht ausgegangen, Personenwagen seien ein Luxus und könnten daher unschwer eine besonders hohe Belastung ertragen, oder man hat angenommen, die Personenwagen griffen mit ihren höheren Geschwindigkeiten die Straße mehr an. Beides ist unzutreffend, es wird daher eine Änderung des Tarifes nicht zu umgehen

sein, und zwar durch eine wesentliche Erhöhung der Lastwagensteuer. Die Wirtschaftlichkeit der Lastkraftwagen braucht darunter durchaus nicht zu leiden, wenn man den Begriff „Wirtschaftlichkeit“ richtig auffaßt. Wirtschaftlich ist ein solcher Betrieb nur dann, wenn er alle von ihm verursachten Unkosten zu tragen vermag, also auch die der von ihm verursachten vermehrten Wegeunterhaltung. Müssen doch auch die Eisenbahnen, mit denen die Lastkraftwagen in erster Linie in wirtschaftlichem Wettbewerb stehen, die Kosten der Unterhaltung und Erneuerung des Schienenweges selbst tragen, ja, darüber hinaus sogar noch die Verzinsung und Tilgung seiner Anlagekosten. Soll der wirtschaftliche Wettstreit zwischen Lastkraftwagen und Eisenbahn mit gleichen Waffen ausgefochten werden, will man nicht das eine Verkehrsmittel gegen das andere auf Kosten der Allgemeinheit bevorzugen, so wird man eine angemessene Besteuerung auch der Lastkraftwagen nicht ablehnen können.

Der Verteilungsmaßstab, nach dem die einkommenden Steuern unter die Länder verteilt werden sollen, ist im § 45 des Reichsfinanzausgleichsgesetzes vom 8. April 1923 in der Fassung, die ihm die III. Steuernotverordnung vom 14. Febr. 1924 gegeben hat, dahin bestimmt, daß „die eine Hälfte der Steuer nach der Bevölkerungszahl, die andere nach dem Gebietsumfang auf die einzelnen Länder zu verteilen ist“. Dieser Maßstab ist zwar sehr einfach, aber kaum richtig. Er begünstigt zweifellos die industriell wenig entwickelten Länder mit ihrem bescheidenen Wegenetz und ihrem nur geringen Autoverkehr außerordentlich zum Schaden der durch Straßen stark aufgeschlossenen und durch Autoverkehr stark belasteten Industrieländer.

Auch das preuß. Ausführungsgesetz zum Finanzausgleichsgesetz vom 30. Okt. 1923, das die Unterverteilung der Steuererträge unter die Provinzen regelt, hat in seinem § 21 einen Maßstab eingeführt, der zu mancherlei Unbilligkeiten führen muß. Es ist da vorgesehen, daß die Überweisungen aus der Kraftfahrzeugsteuer „nach dem Gebietsumfang und den Straßenstrecken je zur Hälfte unterteilt werden sollen“. Die Einführung der Länge der Straßenstrecken ist zweifellos schon ein Fortschritt gegen das Reichsgesetz, aber der Gebietsumfang, den beide Gesetze enthalten, ergibt keinen zutreffenden Maßstab. An seiner Stelle müßte meines Erachtens die Verkehrsbelastung treten, die nach einheitlichen Grundsätzen festzustellen wäre.

In dem preuß. Ausführungsgesetz zum Reichsfinanzausgleichsgesetz ist außerdem noch eine Unklarheit, die sich z. Z. noch recht unerfreulich auswirkt und deshalb baldigst beseitigt werden muß. Die Erträge der Kraftfahrzeugsteuer werden in Preußen an die Provinzen weitergegeben. Nach den Bestimmungen des § 22 des preuß. Ausführungsgesetzes zum Finanzausgleichsgesetz vom 30. Okt. 1923 sind Dritte, die für eine Provinz Aufgaben auf dem Gebiete des Wegewesens erfüllen, an den Zuweisungen, die das Land aus dem Aufkommen an Kraftfahrzeugsteuer den Provinzen überweist, entsprechend zu beteiligen. Bisher ist mir aber nicht bekannt geworden, daß die Provinzen den Städten solche Überweisungen hätten zukommen lassen, trotzdem doch die städtischen Straßen nicht weniger durch den Autoverkehr abgenutzt werden, als die Provinzialstraßen. Es wird anzustreben sein, daß auch die Städte entsprechend ihren großen Aufgaben auf dem Gebiet des Straßenbaues und der Straßenunterhaltung an den Einkünften aus der Kraftfahrzeugsteuer voll beteiligt werden.

Neben dem Kraftfahrzeugsteuergesetz ist dann in Preußen noch unter dem 25. Nov. 1923 die Verordnung über die Erhebung von Vorausleistungen für die Wegeunterhaltung

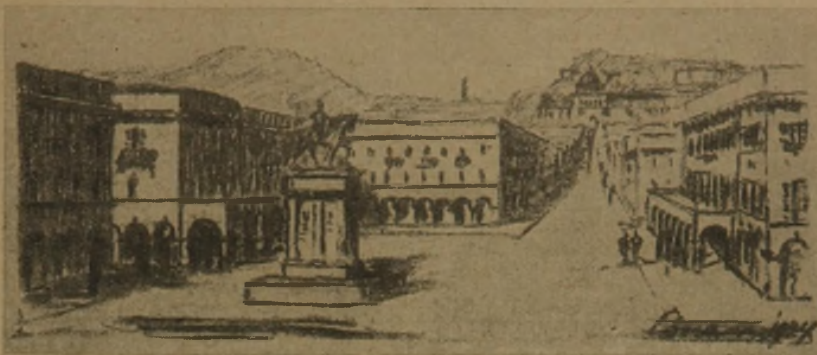


Abb. 17. Blick zur Burg vom alten Parlament aus gesehen. (Von 5 im Lageplan nach +).

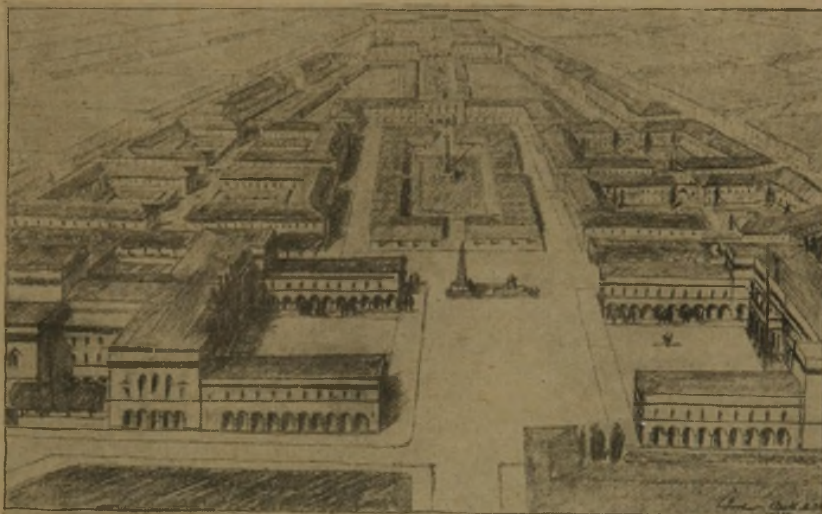


Abb. 18. Theaterplatz und Blick in Spielplätze der Schulen. (Blick von 17 im Lageplan nach 14.)

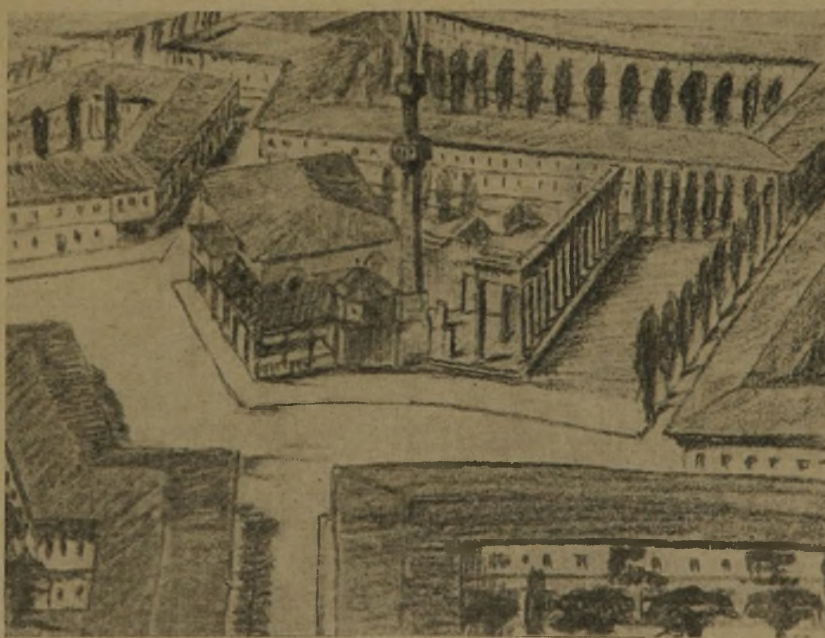


Abb. 19. Skizze für Platzanlage bei der Hadi Beyram-Moschee mit den Resten des Augustus-Tempels. Angora und sein neuer Bebauungsplan.

erlassen worden, und am 13. Juni 1924 sind die amtlichen Richtlinien dazu herausgekommen. Praktische Anwendung haben bis jetzt aber weder die Verordnung noch auch die

Richtlinien gefunden. Nach dem Urteile der Fachleute werden sie eine solche auch kaum finden können, weil ihre Bestimmungen die notwendige Klarheit und Einfachheit vermissen lassen.

Hier wird die Arbeit der beteiligten Kommunalverwaltungen dahin gehen müssen, ein brauchbares Mittel zu bekommen, den Kraftwagenverkehr, der ihre Straßen über das gemeinübliche Maß hinaus benutzt, auch zu entsprechendem Sonderleistungen für das Straßenwesen heranzuziehen. Kommunale Zuschläge zu der Reichssteuer dürften hier wohl das Richtige sein.

Von Interessentengruppen anderer Länder, die eine mittelbare Besteuerung der unmittelbaren vorziehen, sind nach Pressenachrichten zur Gewinnung von Mitteln für den Straßenbau und die Straßenunterhaltung noch andere Besteuerungsarten des Autoverkehrs in Vorschlag gebracht worden, darunter eine Betriebsstoffsteuer und eine Bereifungssteuer. Als Vorzug dieser Steuern wird angegeben, daß sie den Verkehr mehr entsprechend seiner Beanspruchung der Straßen belasten. Es ist nicht zu leugnen, daß in diesem Gedanken etwas Bestechendes liegt, denn Brennstoffverbrauch und Verschleiß an Bereifung würden bei guten Wagen und bei guten Straßen immer in einem richtigen Verhältnis zu der Zahl der durchfahrenen Kilometer und der beförderten Tonnen und damit also auch zur Beanspruchung der Straßen stehen. Aber schließlich, mag man einen Weg für die Besteuerung wählen, welchen man wolle, wesentlich ist sowohl im Interesse der Straße, als auch in dem des Kraftwagenverkehrs, daß aus letzterem ausreichende Mittel gewonnen werden, um wenigstens den größten Teil der durch ihn verursachten Mehrkosten im Straßenbau und in der Straßenunterhaltung zu decken. Denn schließlich ist es besser, wenn besteuerte Wagen auf guten Straßen flott fahren können, als wenn unbesteuerte sich auf schlechten Straßen ruinieren.

Die wesentlichen Gesichtspunkte, die bei der Beurteilung der Bedürfnisse des Automobils und der Straße zu berücksichtigen sind, dürften mit diesen Ausführungen beleuchtet sein. Man kann das Ganze in folgende zwei Leitsätze zusammenfassen:

1. Die in erheblichem Umfang vom Autoverkehr benutzten Stadt- und Landstraßen müssen beschleunigt in einen, den berechtigten Anforderungen dieses Verkehrs entsprechenden Bau- und Unterhaltungszustand gebracht, und wo die örtlichen Verhältnisse das nicht zulassen, durch

neue Straßen ersetzt werden, die g. F. dem Autoverkehr allein vorzubehalten sind. Wichtigeren örtlichen Belangen muß der Autobetrieb sich unterordnen.

2. Die durch den Autoverkehr bedingten Mehrkosten in Bau und Unterhaltung der Straßen sind durch zweckmäßige, die Wirtschaftlichkeit dieses Verkehrs ausreichend berücksichtigende Besteuerung der Automobile oder des Automobilbedarfes aufzubringen; das Steueraufkommen ist unter die Beteiligten nach dem Maßstab des durch den Autoverkehr bedingten notwendigen Mehraufwandes an Bau- und Unterhaltungskosten für ihre Straßen zu verteilen.

Es ist noch viel zu tun, ehe das notwendige gute Verhältnis zwischen den Belangen des Automobils und denen der Straße hergestellt ist. Und bei der gewaltigen Entwicklung, die wir in kürzester Zeit im Automobilverkehr zu erwarten haben, muß dieses Ziel schleunigst erreicht werden. Zeit zum Experimentieren im Einzelnen haben wir nicht mehr. Unter diesen Umständen halte ich es für dringend geboten, daß alsbald ein Ausschuß aus den ersten Fachmännern auf den Gebieten des städtischen Straßenbaues, des Landstraßenbaues, der Bitumen-Industrie, der Beton-Industrie, des Automobilbaues und des Automobilbetriebes berufen wird, der die allgemeinen, für den Straßenbau und den Automobilverkehr in Betracht kommenden technischen und wirtschaftlichen Grundlagen festzulegen hätte.*)

Da uns in Deutschland wegen der Kriegs- und Wirtschaftsnot, die wir in den letzten 10 Jahren durchlebten, eigene Erfahrungen in ausreichendem Maße nicht zur Verfügung stehen, wird es sich ferner empfehlen, wenn dieser Ausschuß vorher die einschlägigen Verhältnisse in den klassischen Ländern der Automobilstraßen — England und Amerika — sorgfältig studiert.

Zweifellos wird die Arbeit dieses Ausschusses, insbesondere eine solche Studienreise, viel Zeit und Geld beanspruchen. Aber man sollte doch glauben, daß für eine Sache, die so wichtig für den Verkehr und für alle am Wegebau und an der Wegeunterhaltung Beteiligten ist, in diesen Kreisen sich auch das nötige Interesse und das nötige Geld dafür finden würden. Jedenfalls würden diese Opfer an Zeit und Geld sich bald aus den Vorteilen bezahlt machen, die der Verkehr und das Allgemeinwohl daraus schöpfen würden. —

*) Anmerkung der Schriftleitung. Ein solcher Ausschuß ist am 22. Oktober d. J. in Berlin konstituiert worden.

Ein königlicher Städtegründer und seine Stadt Christianopel.

Von Prof. D. Dr. Richard Haupt, Prov. Konservator a. D. in Preetz bei Kiel.



st es nicht auffallend, daß die Bewohner eines ganzen Landes den Namen der Hauptstadt geändert wissen wollen, wie das in Norwegen der Fall ist? Christiania soll künftig Oslo heißen*). Eine Erklärung ist da wohl wünschenswert und willkommen. Die Stadt ist die Gründung eines Einzelnen und hielt dessen Namen bisher fest.

Christian IV., einer der größten dänischen Könige, auch Herr Norwegens und des südlichsten heutigen Schweden, ist ein dänischer Nationalheld, dessen Größe in seinem Ruhme ungemindert fortlebt und den Glanz der früheren Herrscher des Landes, auch der größten, überstrahlt. Uns Deutschen steht er natürlich nicht nahe, doch reicht er auch in unsere Geschichte herein. Sein Eingreifen in den Dreißigjährigen Krieg, das mit großer Kraft einsetzte, endete mit der Schlacht bei Lutter am Barenberge und nachher mit dem Lübecker Frieden (1629). Seiner persönlichen Größe und Bedeutung, an die man in Dänemark auf Schritt und Tritt erinnert wird, seiner Tatkraft und Unternehmungslust fehlte der Rückhalt einer starken und in sich einheitlichen Nation; in seinem Volke lebt er fort, wie in vielen Zügen der Geschichte, so namentlich auch in den sichtbaren Zeugnissen seines Willens.

Er war ein mächtiger Förderer der Künste, ganz besonders der Baukunst; eine zahllose Menge von großen und kleinen Werken gehen auf ihn, seine Anregung, Richtung und Zeit zurück. Und so bezeugte sich seine Unternehmungskraft auch in wohlwogener Anlegung fester Städte an den verschiedensten Stellen seiner Lande, bestimmt, ihm den Besitz zu sichern. Er begann damit fast im Anfang seiner Regierung, die ungemein lange dauerte, nämlich nach seiner Minderjährigkeit, die von 1588 an bis 1596 währte, noch 52 Jahre, und er betätigte diese Neigung bis ans Ende.

Christian IV. war also ein Städtebauer. Er scheute es nicht, ohne alle Rücksicht auf alte Rechte, bestehende Städte zu opfern. Zuerst, einige Zeit nach dem

Antritt der Regierung, mußte an der Ostsee, eine Meile von der Nordgrenze der Landschaft Blekingen (vgl. die Karte Abb. 1, S. 15) gegen Kalmar, die schwedische Festung, hin, die Stadt Awascher nebst zwei anderen eingehen; dafür ward in besserer Lage eine Inselbefestigung angelegt, nach des Königs Namen Christianopel genannt (Abb. 2, S. 15). Der berühmte Reichsbaumeister Hans Steenwinkel d. Ä., unter dem Namen Hans van Emden bekannt († 1601), machte die Pläne. In Schonen brannte Wä ab und durfte nicht wieder gebaut werden. Der König legte dafür Christiansstad an (1614). Auf der anderen Seite, in seinem Reiche Norwegen, war eine kleine Festung Akershus, und nahe bei ihr die alte Stadt Oslo, nach Landesart aus Holz gebaut, daher sie, wie durch Krieg, so besonders auch durch Feuer im 16. Jahrhundert viel gelitten hatte. Man hatte an Verlegung schon gedacht; da wütete wieder, im August 1624, eine zerstörende Brunst. Nichts durfte aufgebaut werden; der König wollte eine neue Festung errichtet haben, im Anschluß an Akershus, und das ward Tatsache im September desselben Jahres. Er war unerbittlich gegen die flehentlichen Vorstellungen der Osloer. Das ist der Ursprung der Hauptstadt Norwegens Christiania. (Vgl. Plan Abb. 3, S. 15.)

Nicht so gewaltsam gingen andere Gründungen vor sich. Gegenüber Kopenhagen auf Amager erwuchs Christianshafen, zur Deckung des Hafens der Hauptstadt; 1618 begann man damit Ernst zu machen¹⁾. Ein großer Teil des dieser Vorstadt zugewiesenen Bereichs war erst der See abzugewinnen. (Vgl. Abb. 4, S. 15.)

Uns Deutschen ist Christian als Gründer einer holsteinischen Festung noch näher bekannt (erbaut von 1616 an), die als „der Städte Meisterstück“ gefeiert wird. Sie erhielt ausnahmsweise einen besseren Namen als jene vier

¹⁾ Ueber diese und ihre „bürgerliche Baukunst“ handelt eines der schönen vom dänischen „Verein für die Erhaltung alter Bauwerke“ herausgegebenen Hefte (Christianshavn borgegne Bygningskunst af W. Lorenzen Kop. 1914), von mir auch besprochen in Biermauns Monatsheften für Kunstwiss. 1915, 217. —

*) Die Namensänderung ist ab 1. 1. 1925 vollzogen worden. —

vorher genannten; die vielversprechende Benennung ist Glückstadt. (Vgl. Plan Abb. 5. hierunten.) In der Elbmarsch, doch für den Seeverkehr nicht günstig genug gelegen, hatte der König bereits eine Festung, Krempe, die zunächst noch nicht aufgegeben ward, jedoch bald zurückging, worüber sie dann, ohne besonderes gewaltsames Eingreifen, auch als Stadt fast zunichte wurde.

lichen Holstein sichern. In den Landesteilen an der Ostsee besaßen die Herzöge von Gottorf fast alles. Aber dazwischen gefang es Fuß zu fassen, und es ward die Veste Christianspries, namentlich zur Beherrschung der Kieler Bucht, erbaut (1631 und 1644), das spätere Friedrichsort. Auch für Wagrien selbst erwachsen solche Absichten, doch kam da nichts zur Ausführung. Hier

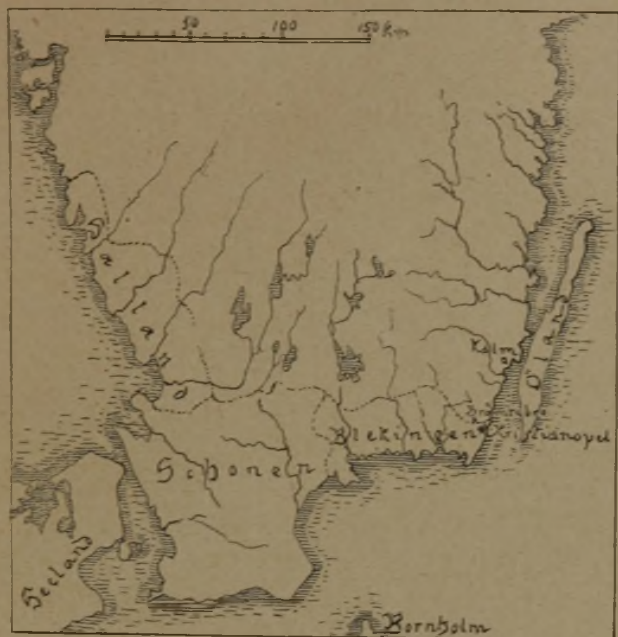


Abb. 1. Halland, Schonen, Blekingen, die schonischen Landschaften des alten Dänemark.

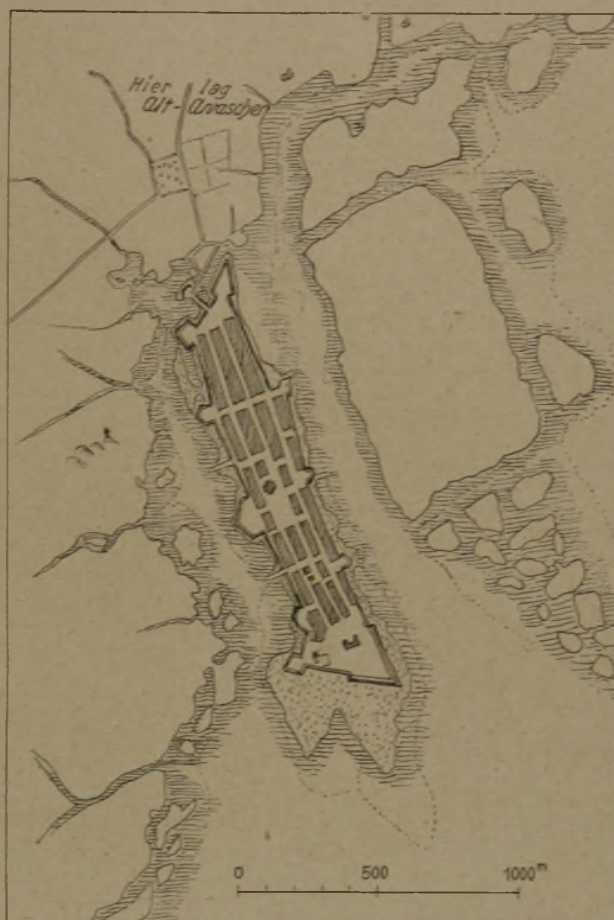


Abb. 2. Die Festung Christianopol.



Abb. 3. Christiania 1624.

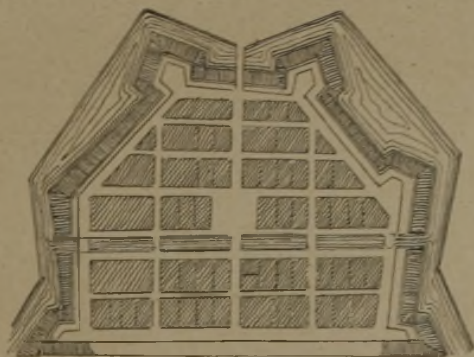


Abb. 4. Christianshafen, Kopenhagens Vorstadt auf Amager; ältester Stadtplan von 1620.

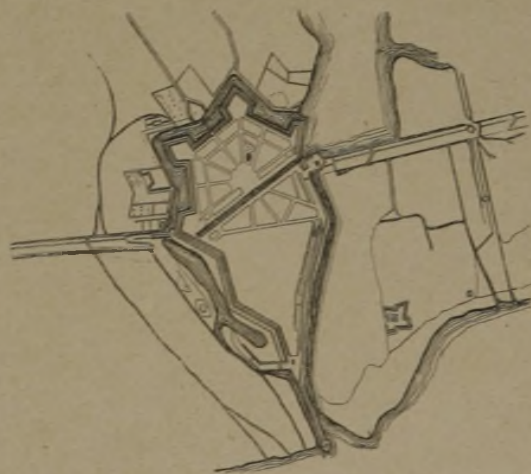


Abb. 5. Grundriß der Festung Glückstadt 1628.

Christian wollte einen festen Ort an der Elbe selbst haben, damit hoffte er ein Gegengewicht gegen die übermächtige Stadt Hamburg zu gewinnen, die zwar nach dem Stadtrecht noch immer eine holsteinische Landstadt war, im schauenburgischen Anteil des Herzogtums gelegen, tatsächlich sich aber so gut wie vollständiger Selbständigkeit gegenüber dem Herrscherhause erfreute.

Glückstadt sollte ihm zugleich den Besitz des west-

war eine uralte Stadt mit Verlegung, also Vernichtung, bedroht, Lütjenburg. Eine Meile davon ist bei Howacht ein einigermaßen brauchbarer Ankerplatz, da sollte die neue Stadt erwachsen (1642). So gehören auch noch andere Unternehmungen, die für uns nicht erwähnenswert sind, in den Bereich der Tatkraft dieses großen Städtegründers.

Für uns hält jenes Glückstadt, obwohl gleich allen

Festungen, die ja nie „fertig“ wurden, vielen Um- und Ausbildungen verfallen, die Erinnerung an die Entstehung und den Gründer wach. Diese Stadt, mit dem fächerförmigen Grundriß, hinter dem zunächst, für die großen Gebäude und das Schloß, ein bedeutender Raum frei blieb, war eine Lieblingsschöpfung des Königs; von ihr hieß der königliche Anteil Holsteins der Glückstädtische. Das Schloß, die Schloßkirche, das Zeughaus sind freilich lange verschwunden. Die Stadt erhielt starke Werke und einen wohl eingerichteten Hafen, und die Bedeutung erlosch erst 1814, da die Festung geschleift werden mußte.

Bei der Namengebung jener anderen (zu denen sich noch viele entsprechende nennen ließen) fällt die Geschmacklosigkeit unangenehm in Auge und Ohr. Doch sind wir an dergleichen Erscheinungen ja aus der Geschichte, von den ältesten Zeiten her, in denen Alexandrien, Seleucien, Philippopel und Antiochien in reichem Vorrat begründet wurden, gewöhnt. Auch bei uns mangelt es nicht an Friedrichs-, Ludwigs-, Wilhelmshafen, und ihre Namen sind nicht weniger Zeugnisse einer Geistlosigkeit und Geschichtsverachtung, die vielfach einen übeln Beigeschmack der Liebedienerei hat, was jedoch denen, deren Namen auf so billige Weise verewigt werden sollten, wenigstens nicht ohne Ausnahme zur Last zu legen ist.

Nach allem diesen ist es vielleicht verständlich, wenn die Norweger des Namens Christiania, der sie fortwährend an Verhältnisse bindet und erinnert, an die sie nun einmal nicht mehr erinnert werden wollen, überdrüssig geworden sind und es bei dem Verdruß nicht haben bewenden, sondern ihr altes Oslo neu aufleben lassen wollen.

Andere Christiansorte sind ohne solche Umstände wieder verschwunden — so die allererste jener Gründungen, die Stadt und Festung Christianopel. — Dieser Gegenstand ist anziehend genug, um für sich näher betrachtet zu werden. Der Gedanke hat für den nachdenklich gesinnten Geist etwas Verlockendes, der Stätte einen Besuch zu machen, die sogar der Schauplatz eines Ausschnitts der Weltgeschichte geworden, dann aber wieder ins Dunkel zurückgesunken ist. Wir Deutsche mögen da an Philippsburg denken, oder an Hünningen, das Dorf im Elsaß nahe bei Basel, das eine so wichtige Festung war, ehe der Wiener Friede die Schleifung bestimmte, und wo man heute, um die niederen Dorfhäuser herum, mit Mühe die Reste der Festungswerke bemerkt, wenn man dem Drange folgt, den Spuren der Vergangenheit nachzugehen.

Von Christianopel ist einiges mehr zu sehen. Darüber werden wir durch William Anderson in anziehender Weise unterrichtet. Dieser Gelehrte aus Lund hat 1922 in einer gediegenen und gründlichen Studie die bescheidenen Leistungen des Kirchenbaus in Blekingen dargestellt²⁾. Heute gibt derselbe Verfasser in der „Tidskrift för Konsthvetenskap“, dem trefflichen, von Ew. Wrangel und Frithj. Hazelius zu Lund herausgegebenen Jahrbuch, einen Abschnitt, der uns in aller Hinsicht eingehend unterrichtet³⁾.

²⁾ Den äldre kyrkliga Konstn i Blekinge (Mandelsgrans Atlas till Sveriges Adlingshistoria. Beilage II) Lund 1922. Mit französischen Auszug. Von mir angezeigt in Biermanns Monatsheften für Kunstwissenschaft 1922, 318. Blekingen ist die sich gegen Osten hin an das eigentliche Schonen anschließende Küstenlandschaft. —

³⁾ Christianopel. Ett Bidrag till Renässansens Byrznadshistoria af William Anderson. 4^o, 18 S. 7. Abb. —

Vermischtes.

Landsberg a. d. Warthe. Die städtischen Körperschaften haben beschlossen, einen Generalbebauungsplan für das ganze Stadtgebiet nach neuzeitlichen städtebaulichen Grundsätzen aufstellen zu lassen. Diese Arbeit ist dem in städtebaulichen Fachkreisen nicht unbekanntem Arch. B. D. A. Henry Groß, Charlottenburg, übertragen. Für die Lösung der wasser- und eisenbahntechnischen Fragen ist die Hinzuziehung weiterer Sachverständiger in Aussicht genommen. —

Ein besserer Zugang für den Westhafen in Berlin (dessen 3. Hafenbecken sich z. Z. in Ausführung befindet). An Stelle des jetzigen, für die Schifffahrt höchst ungünstigen westlichen Zugangs, der durch die Charlottenburger Schleuse vom Nonnendamm nach Süden, dann die Spree aufwärts am Bahnhof Jungfernheide und Charlottenburger Schloßpark vorbei bis zur Einmündung des neuen Verbindungskanals an der Röntgenbrücke und durch diesen wieder nordwärts zum Westhafen führt, will die Stadtgemeinde einen Kanal nebst Schleuse anlegen, der von der Spree südlich des Siemensplatzes ausgeht, quer durch Nord-Charlottenburg führt, den Siemensdamm und den Tegeler Weg kreuzt und dann südlich von Plötzensee in den neuen Verbindungskanal eintritt. —

Dem vielfach spannenden Gang zu folgen, müssen wir uns natürlich versagen; es ist schon eine Genugtuung, wenn es vergönnt wird, hier einen kurzen Auszug zu geben.

Die alte Stadt Awascher (vgl. die Lage im Plan Abb. 2), nahe einem brauchbaren Ankerplatz der Ostsee, war im 16. Jahrhundert als Handelsort und erster Platz von einiger Bedeutung. Dann sank sie infolge widriger Umstände. Die Schweden verheerten sie im Kriege, der Fischreichtum der Gewässer versagte, auch der Hafen hatte die Brauchbarkeit verloren. Im Jahre 1599 ward die Anlegung einer neuen festen Stadt an günstig erscheinender Stelle in der Nähe erwogen und am 31. Januar 1600 befahl König Christian, daß Awascher nebst zwei anderen kleinen Städten zu verschwinden hätte. Die Einwohner sollten sich entweder aufs Land als Bauern verteilen oder als Bürger in der neuen Stadt ansiedeln.

In Schweden hatte, namentlich durch die aus Mecklenburg herübergekommenen Brüder Parr (Pahr) die neue Befestigungsweise nach holländischer Art bereits mehrfach Eingang gefunden. Für Dänemark wurde dies das erste Beispiel; die neue Festung erhielt, obwohl die Gestaltung der örtlichen Umstände wegen nicht unbehindert war, zum Schutze der Curtinen eckige, ausspringende Bastionen. Der Grundriß der Stadt (Abb. 2) ward ebenfalls durch die Umstände gegeben und erscheint ganz eigentümlich, sehr langgestreckt, aber regelmäßig. Sie erhielt drei Längsgassen und die nötigen in die Quere gehenden; in der Mitte blieb ein ziemlich großer, viereckiger Platz, der die Kirche aufnehmen konnte. Übrigens war, im Süden, ein erheblicher Raum vorbehalten, der für die größeren Festungsbauwerke, ein Schloß und dessen Kirche und etwa auch einen Kirchhof Raum bot. Doch lag der städtische Friedhof, wenigstens in der Mitte des Jahrhunderts, im Norden jenseits der Werke abgedockt.

Die Mauern, 3,5 m stark und entsprechend hoch, wurden aus Granit aufgeführt, zu erheblichem Teile aus behauenen Kalkstein von der Insel Öland, Ziegel wurden so viel als nötig am Orte selbst und in der Nachbarschaft gebrannt. An brauchbaren Steinen war kein Mangel, und die ganze Umgebung ward mit seiner Lieferung belastet.

Der erste Baumeister, der übrigens ohne Zweifel auf der Grundlage von Steenwinkels Plänen zu schaffen hatte, hieß Wilh. Graf oder Grafen. Wenn auch mit großer Anstrengung der Kräfte gebaut worden ist, erforderte doch die Ausführung reiche Zeit, und eigentlich fertig ward wenigstens die Festung nie, so wenig als andere, an denen stets Erweiterungen und Besserungen notwendig werden. Entsprechend verhielt es sich erst recht mit der Stadt, die sich erst bilden sollte. Da fanden sich namentlich auch viele Deutsche ein, um von den gebotenen außerordentlichen Versprechungen und Vorteilen Gebrauch zu machen.

Die für die Stadt ausersehene Insel lag der Küste ganz nahe; sie war etwa 2 km lang, einen halben breit, nicht ungeeignet, für einen rechteckigen regelmäßigen Stadtplan guten Raum zu bieten. Auf beiden Seiten des nach Nord-Nord-Ost lang hingestreckten Eilandes bot sie brauchbare Gelegenheit für den Schiffsverkehr; der östliche, tiefere und bessere Hafen ward dadurch gebildet, daß weiterhin Inseln und Untiefen sich zwischen ihm und der offenen See einschoben. — (Schluß folgt.)

Verlegung eines Dorfes mit 1700 Einwohnern. Mußte schon in den ersten Kriegsjahren die Staatsbahnstrecke Aschersleben—Halberstadt zwischen Frohse—Nachterstedt—Gartensleben verlegt werden, um den Weiterabbau der Braunkohlengrube Konkordia-Nachterstedt, die jetzt dem Stinneskonzern angeschlossen ist, im Tagebau zu ermöglichen, so wird in den kommenden Jahren nun auch das ganze Dorf Nachterstedt mit seinen 1700 Einwohnern weichen müssen. Unter dem ganzen Orte erstreckt sich mit einem Abraum von nur 5 bis 6 m ein 60 m starkes Kohlenlager, das durch Tagebau in den nächsten 20 Jahren erschlossen werden soll. Im Jahre 1925 werden bereits einige 40 Häuser abgebrochen und südlich des neuen Bahnhofs wieder erbaut werden. Besondere Schwierigkeiten werden sich bei der Dorfverlegung insofern noch ergeben, als Nachterstedt jetzt auf preußischem Boden liegt, der neue Bauplatz aber anhaltisches Gebiet ist. —

Inhalt: Angora und sein Bebauungsplan. (Schluß) — Automobil und Straße. (Schluß) — Ein königlicher Städtegründer und seine Stadt Christianopel. — Vermischtes. —

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H. in Berlin.
Für die Redaktion verantwortlich: Fritz Eiselen in Berlin.
Druck: W. Büxenstein, Berlin SW 48.