

DEUTSCHE BAUZEITUNG

59. JAHRGANG * No 13 * BERLIN, DEN 14. FEBRUAR 1925

STADT UND SIEDLUNG

BEBAUUNGSPLAN, VERKEHRSWESEN U. VERSORGUNGS-ANLAGEN

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

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

Josef Stübben 80 Jahr!



ls im Jahre 1915 gelegentlich des 70. Geburtstages Josef Stübbens in der „Deutschen Bauzeitung“ ein Lebensbild des außergewöhnlichen Mannes gezeichnet und seine allgemeine und fachliche Bedeutung eingehend gewürdigt worden ist*), schlosser diese Ausführungen mit den Worten: „Und er ist erst siebenzig und noch voll ungebrochener Lebensenergie, voller Lebenslust und voll notgedrungen verhaltener Schaffenskraft!“ Fast könnte man dieselben Worte auf den seit dem 10. Februar d. J. nunmehr achtzigjährigen anwenden, denn es ist erstaunlich, welche Frische und Regsamkeit er sich, abgesehen von einer vorübergehenden Depression nach seiner Übersiedlung aus dem hastenden Großstadtleben Berlins im Jahre 1920 nach dem stillen Münster i. W., bis heute bewahrt hat.

Nach der fast fieberhaften, vielseitigen Tätigkeit, besonders nach seiner Übersiedlung nach Berlin i. J. 1904, sind diese Jahre allerdings schon allein durch die äußeren Verhältnisse der Kriegs- und Nachkriegszeit geruhsamer verfloßen. Vor allem waren seine ausgedehnten Beziehungen zum Auslande, die Stübben zu einem Baukünstler von fast universeller Bedeutung stempelten, durch den Krieg völlig abgeschnitten. Umso erfreulicher ist es, daß sich doch einige dieser gerissenen Fäden wieder angeknüpft haben, daß man z. B. in Luxemburg und Rom sich wieder seines Rates zu versichern wußte.

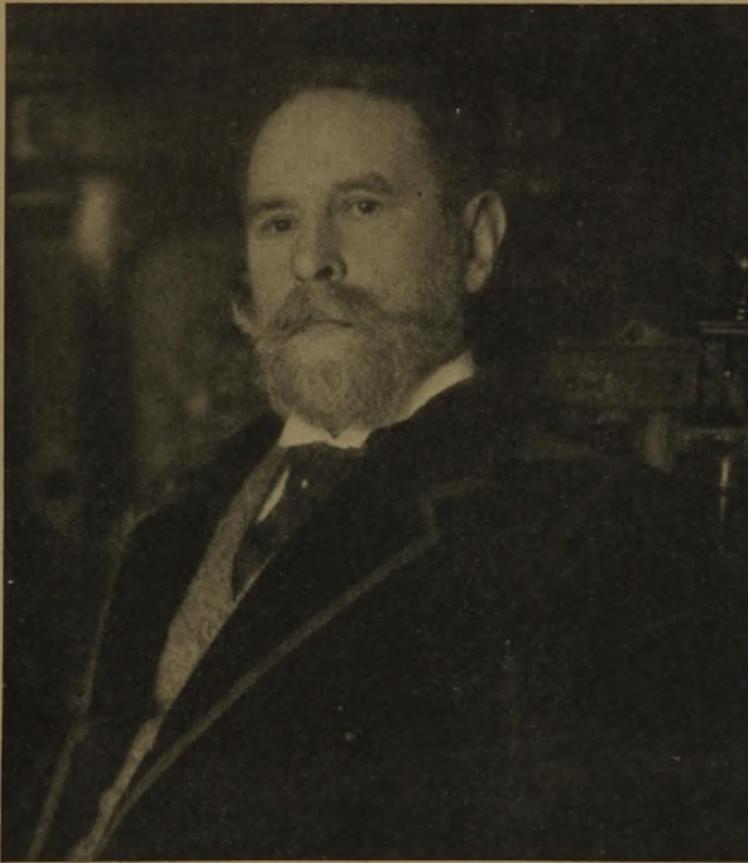
Es ist nicht unsere Absicht, hier das Lebensbild Stübbens in den letzten zehn Jahren im einzelnen fortzusetzen**). Wir möchten aber diese Gelegenheit nicht

vorübergehen lassen, ohne noch einmal zu betonen, daß Stübben in der Entwicklung der verhältnismäßig ja noch jungen Kunst des neuzeitlichen Städtebaues mit allen seinen weit verzweigten Forderungen der Platz eines Bahnbrechers und richtunggebenden Führers nicht streitig gemacht werden kann. Die jüngere Generation vergißt zu leicht, daß sie mit ihrem Schaffen doch schließlich auf den Schultern ihrer Vorgänger steht, auch wenn sie jede Tradition und Entwicklung ableugnen möchte, und übersieht gern, daß

man das Schaffen des Einzelnen im Rahmen der Zeitverhältnisse und der besonderen Bedingungen, unter denen es sich vollzog, betrachten muß, will man zu einer gerechten Bewertung gelangen. Wenn der Städtebau sich mehr und mehr von schematischer Behandlung loslöste, wenn man es wieder lernte, die Stadt als einen einheitlichen, planmäßig aufzubauenden Organismus zu betrachten, in dem die Fragen der Schönheit, wie des Verkehrs, der Hygiene, der Wirtschaftlichkeit und soziale Forderungen gleichzeitig erfüllt sein müssen, um etwas Vollkommenes zu schaffen, so ist der Name Stübben hier mit an erster Stelle zu nennen und wird seinen Platz behaupten.

Aber nicht nur durch sein eigenes Schaffen hat Stübben in dieser Richtung gewirkt, sondern min-

destens im gleichen Maße durch sein grundlegendes Werk über den „Städtebau“, das diesen Begriff in seiner Gesamtheit zu erfassen, Grundsätze dafür festzulegen suchte, die auch bei den verschiedenartigsten Aufgaben Berücksichtigung finden müssen, und das den Städtebau von einer mehr gefühlsmäßigen Behandlung zu einem besonderen Zweig der Baukunst und zu einer Wissenschaft für sich erhob. Das konnte nur ein Mann mit der reichen, persönlichen Erfahrung Stübbens unternehmen. Seit dem erstmaligen Erscheinen des Werkes sind 34 Jahre verfloßen. Der Städtebau hat inzwischen manche Wandlungen durchgemacht, in der bald die eine, bald die andere Forderung stärker be-



Dr.-Ing. e. h. Josef Stübben, geb. 10. 2. 1845.
(Aus dem Jahre 1912.)

*) Vgl. Deutsche Bauztg., Jahrg. 1915, S. 87. —

**) Von den Ehrungen, die Stübben noch nach seinem 70. Geburtstage zuteil geworden sind, seien noch nachgetragen: 1917 Vors. der Hochbauabteilung d. preuß. Akademie für Bauwesen; 1921 Ehrenmitglied des „Verbandes Deutsch. Arch. u. Ing.-Vereine“; dgl. der „Freien Deutschen Akademie des Städtebaues in Berlin“. In Köln soll am Hansaring bei seinem Hause eine Büste Stübbens aufgestellt werden. —

tot, bald die rein ästhetischen, bald die mehr praktischen Gesichtspunkte in den Vordergrund gestellt wurden. Auch der Städtebau hat gewissermaßen seinen Jugendstil durchgemacht, und manche zunächst mit Enthusiasmus aufgenommenen und von Einzelnen geförderte neue Gedanken haben ihre Berechtigung und Lebensfähigkeit nicht erweisen können. Reich ist die Literatur, die seitdem über den Städtebau auf Einzelgebieten entstanden ist, aber es ist eine auffällige Erscheinung, daß keiner der jüngeren Städtebauer dem grundlegenden Handbuch Stübbens etwas Ähnliches oder Besseres an die Seite zu stellen suchte. So hat der fast Achtzigjährige es unternommen, im Vorjahre sein Werk in dritter Auflage*) erscheinen zu lassen, um damit noch einmal ein Bild der Entwicklung und der Aufgaben des Städtebaues bis zur Neuzeit zu geben. Wenn er sich dabei aus seinen eigenen Er-

*) Vgl. die Besprechung hierunter. —

fahrungen heraus skeptisch oder selbst ablehnend manchen modernen Auffassungen gegenüber gestellt hat, so hat das Werk damit doch nicht seinen einzigartigen Wert als ein Markstein in der Geschichte, nicht nur des deutschen Städtebaues eingebüßt.

Was Stübben in seinem langen Leben außerdem für die deutsche Fachgenossenschaft und für das Ansehen deutscher Baukunst im Auslande, teils durch sein eigenes Schaffen, teils durch seine gewandte Vertretung der deutschen Stellung auf internationalen Kongressen geleistet hat, braucht hier nicht noch einmal wiederholt zu werden. Auch hier hat er sich bis in sein hohes Alter hinein als ein Führer und Vorkämpfer bewährt.

Und deswegen gebührt Stübben in der Entwicklung des deutschen Bauwesens der letzten fünfzig Jahre eine Stellung, wie sie nur wenige Auserwählte erreicht haben. — Herausgeber und Schriftleiter.

Der Städtebau*).

Von Geh. Hofbaurat o. Prof. Felix Genzmer zu Berlin.



iederum in einem Abstand von 17 Jahren — wie zwischen der 1. und 2. Auflage — ist nun Stübben's Städtebau in 3. Auflage erschienen. Freilich ist diese Zeitspanne diesmal, in Anbetracht der Kriegsjahre und der für den Buchhandel noch drückenderen Nachkriegsjahre, anders zu bewerten, denn die starke Zunahme

und VI. Abschnitt ans Ende gebracht. Außerdem ist das 8. Kap. des (früher) V. Abschn. „Festschmuck“ ganz fallen gelassen, wohl weil der Gegenstand nicht eigentlich den Städtebau betrifft. Im (jetzigen) V. Abschn. „Gesamtplan“ bietet das 4. Kap., das die Bebauungspläne der Gegenwart behandelt, selbstverständlich am meisten Neues, worauf wir noch näher zurückkommen werden. Hier ist ferner der Stoff kapitelweise etwas anders zusammengefaßt und im 5. Kap. ist, wie Verfasser in seiner Einleitung bemerkt, der von unseren eigenen Fortschritten stark beeinflusste Städtebau des Auslandes behandelt.

Das Buch umfaßt in seinem neuen Gewande nun 712 Seiten Text, in den neben 7 Tafeln 995 Abbildungen eingestreut sind. Dazu sei noch bemerkt, daß 249 ältere Abbildungen ausgemerzt und dagegen 254 neue hinzugefügt worden sind. Die den einzelnen Abschnitten beigefügten Literaturangaben sind durch Neuerscheinungen vervollständigt. Der Gesetze und Verordnungen enthaltende Anhang hat eine Ergänzung durch Neuerlasse erfahren und schließlich ist ein Orts- und ein Personenverzeichnis neu hinzugefügt worden.

Bei der außerordentlichen Verbreitung des Buches im In- und Auslande erscheint ein Eingehen auf den Inhalt aller Kapitel im einzelnen entbehrlich. Es sei jedoch bemerkt, daß bei der, wie schon erwähnt, vorgenommenen Ausscheidung von älteren Beispielen eine Aussiebung von Veraltetem und Entbehrlichem obgewaltet hat, und nur solche älteren Beispiele beibehalten worden sind, die eine entwicklungsgeschichtliche Bedeutung haben.

Das Buch tritt uns zunächst als der uns bekannte „alte“ Stübben entgegen, aber der „Alte“ hat inzwischen nicht geruht. Überall, wo der Stoff sich, wie erwähnt, weiter entwickelt hat, wo neue Gesichtspunkte aufgetreten sind und wo auf Grund der alten Erfahrungen Bedeutendes ge-

*) Der Städtebau. Von Dr.-Ing. e. h. J. Stübben, Geh. Ob.-Baurat in Münster i. W. Handbuch der Architektur, IV. Teil, 9. Halbb. 3. Aufl. 80, 712 S. Text, 995 Textabb. u. 7 Tafeln. I. M. Gebharts Verlag, Leipzig 1924. Preis geb. 42 M. —

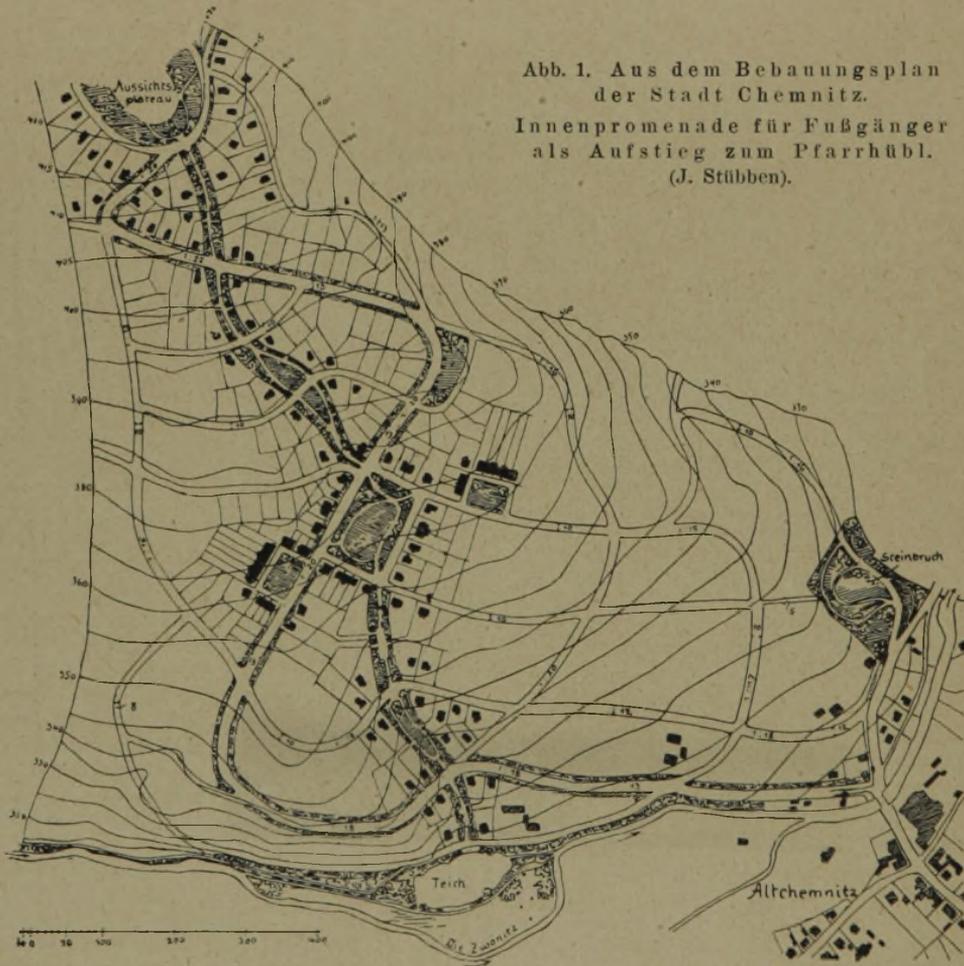


Abb. 1. Aus dem Bebauungsplan der Stadt Chemnitz. Innenpromenade für Fußgänger als Aufstieg zum Pfarrhübl. (J. Stübben).

der Tätigkeit auf dem Gebiete des Städtebaues und des allgemeinen Interesses an dessen Fragen und Aufgaben hätten in friedlicher Zeit wohl schon früher eine Neuauflage des Buches erforderlich gemacht, das trotz des starken Anwachsens der Städtebau-Literatur in seiner umfassenden Gründlichkeit, seinem systematischen Aufbau und sonstigen Vorzügen auch heute noch unerreicht dasteht. Der Verfasser hat jedoch außer der durch die Fortschritte gegebenen Ergänzungen auch in der Anordnung einige Änderungen vorgenommen. So sind „Städtische Pflanzungen und Grünflächen“ als III. Abschn. und „Bauliche Anlagen unter und auf der Straße“ als IV. Abschn. vorgerückt und „Gesamtplan“ sowie „Ausführung des Stadtbauplanes“ als V.

schaffen wurde, ist der Verfasser ihm nachgegangen und hat sein Werk bereichert und auf die der Gegenwart gerecht werdende Entwicklungsstufe gehoben.

Im II. Abschn., 2. Kap., „Straßenarten“, wird auf die neuerdings in Aufnahme gekommenen Wohnhöfe verwiesen. Sie sind namentlich zurückzuführen auf die Bebauung großer Baublöcke mit den in der Nachkriegszeit fast ausschließlich entstehenden Kleinhäusern mit Gartenland und bieten den Vorteil ruhiger Lage und der Ersparnis von Straßenanlagekosten. Bei den „gekrümmten Straßen“ finden wir das klassische Beispiel der Maximilianstraße in Augsburg, und zweckmäßigerweise ist hier auch die als gutes Vorbild anzusehende sog. Altstadt zu Landshut i. B. eingereiht, die sich früher im „Geschichtlichen Rückblick“ befand. Im 4. Kap. „Straßen von besonderer Art“ ist jetzt auch von den zweistöckigen Straßen als Zukunftsstraßen die Rede. Bei den „Rampenstraßen“ haben die Brückenrampenlösung Schumachers zwischen Hängebrücke und Heumarkt zu Köln und eine beachtenswerte Lösung in Tokio Aufnahme gefunden. Bereichert ist ferner das große Gebiet von „Straßenkreuzungen“ und „Straßenvermittlungen“ und der „Öffentlichen Plätze“ (6. Kap.). Hier finden wir den umgestalteten Wilhelmsplatz zu Berlin nach Durchführung der Untergrundbahn und bei den „Architekturplätzen“ die schönen Kirchenvorplätze von Santa Maria sopra Minerva, Santa Maria della pace und den eigentümlichen Barockplatz vor San Ignazio zu Rom und die Piazza del Plebiscito zu Viterbo. Eigene durch die Anordnung der Bauwerke an vorhandenen annähernd rechtwinkelig sich kreuzender Straßen hervorgerufene Platzwirkungen zeigen sich am Deutschen Opernhaus in Charlottenburg (von Seeling) und an der Pfarrkirche zu Lankwitz b. Berlin (von Felix Genzmer²). Die als „Umbaute Plätze“ bezeichneten geschlossenen Anlagen sind unter anderem durch das schöne Beispiel des „Groote Plaats“ zu Veurne vermehrt, der neben dieser Eigenschaft den Vorteil der Überschneidung von Kirchen und sonstigen höheren Bauwerken durch Vorbauten zur Steigerung der Gesamtwirkung in besonders guter Weise zeigt³.

Im 7. Kap. „Öffentliche Plätze in künstlerischer Beziehung“ sind unter a) „Geschichtlicher Rückblick“ aus dem Altertum das Forum civile in Pompeji und das Forum Romanum zur Kaiserzeit in Grundrissen und unter b) „Umrahmung“ die Place Royale in Nancy (vgl. Abb. 4, S. 29) eingefügt. Hier interessiert besonders auch noch das Beispiel „Beguinenhof“ in Gent als vortreffliche Form eines ruhigen Kirchenplatzes im Innern eines Baublockes und eine übersichtliche Skizze des großartigen Eintrachtplatzes in Paris, zu dem der Einblick in die Rue Royal mit S. Madeleine, das beherrschende Motiv, im Bild beigegeben ist.

Das 8. Kap. (früher: „Fluchtlinien in alten Stadtteilen“) hat die passendere Bezeichnung „Eingriffe in alte Stadtteile“ erhalten und bringt hier neuere Lösungen von Antwerpen, Brügge, Wiesbaden — Durchbrechung der Römermauer (vgl. Abb. 5, S. 29), Stuttgart — Verbesserung der Altstadt, Salzburg, Löwen — Umgebung der St. Peterskirche u. a. Orten, die z. T. neben ihrer planmäßigen städtebaulichen Lösung zugleich den architektonischen Aufbau bringen.

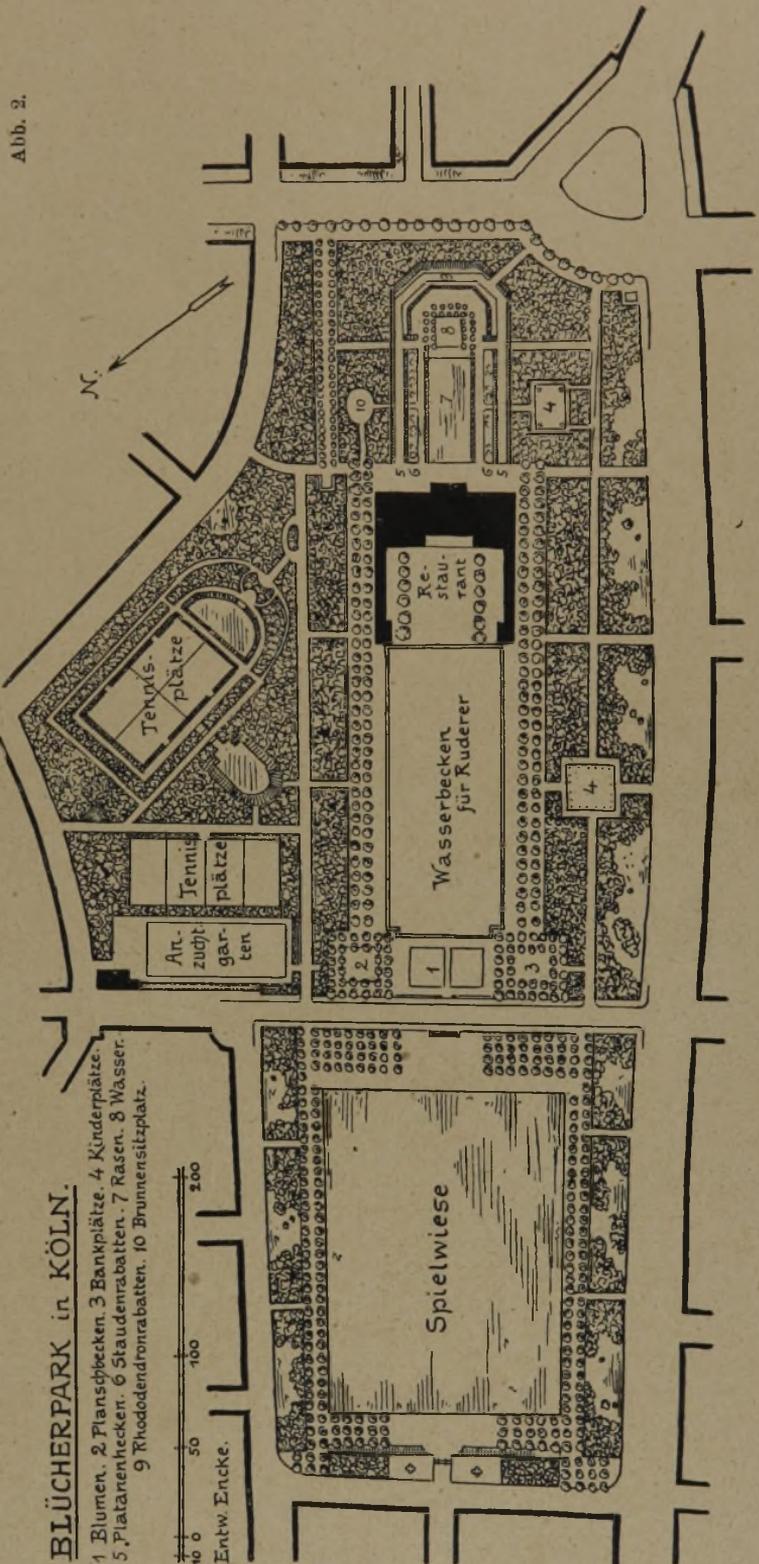
Das 9. Kap. „Gewässer“ ist ebenfalls durch eine Anzahl neuzeitlicher Lösungen vermehrt. Hier sind die Anlagen der Promenade am Düsseldorf aus Stübbers Wettbewerbsentwurf für Groß-Düsseldorf, ferner der Lietzensee in Charlottenburg, der Weiße See in Weißensee bei Berlin (von Bühring) u. a. zu erwähnen.

Im 10. Kap. unter „Eisenbahnen“ sind Beispiele von der Berliner Hochbahn — Durchführung des Hauses Bülowstraße 70 und Hochbahnhof Schlesiensches Tor gebracht.

Die im III. Abschn. nun folgenden schon erwähnten „Städtischen Pflanzungen und Grünflächen“ bringen an Neuem eine Abbildung vom Baye-

rischen Platz in Berlin (vgl. Abb. 6, S. 29) und Plätze aus der Stadterweiterung von Antwerpen.

Bei den Parkanlagen (3. Kap.) begegnen wir neueren Anlagen, wie Schillerpark in Berlin, Stadtpark in Hamburg-Harwestehude, Vorgebirgspark und Blücherpark (vgl. Abb. 2, hierunter) in Köln, die im Gegensatz zu älteren nur zum „Beschaun“ bestimmten Anlagen nun auch zum



„Benutzen“ durch die Einfügung von Spielwiesen bestimmt sind, ferner „Innenpromenaden“ mit Beispielen aus Stübbers Bebauungsplänen für Chemnitz (vgl. Abb. 1, S. 26) und Ixelles bei Brüssel, ferner aus Düsseldorf, Bromberg u. a. Orten.

Neu und zeitgemäß ist das 4. Kap. „Spiel- und Sportplätze“ mit einer Anzahl Beispielen, die uns Spielwiesen in Verbindung mit Schulen, Kleinhäussiedlungen, Mehrfamilienhäusern u. dgl. zeigen.

² Der auf Anregung von F. Genzmer zur Platzbildung führende Entwurf für Kirche und Pfarrhaus rührt von Hehl her, was berichtend bemerkt sei. —

³ Vgl. Dtsch. Bauztg. 1923, No. 80/83, S. 345 ff. u. 1924 No. 88, S. 345 ff.

Es folgt die „Zusammenfassung der Grünflächen“, die in a) „Durchdringung des Stadtkörpers mit Grünflächen“ und b) „Geländebedarf“ geteilt ist.

Der „Bauliche Anlagen unter und über der Straße“ behandelnde IV. Abschn. bringt im 1. Kap. „Wasserversorgungsanlagen“. Als Beispiele sind hier eine Tiertränke in Hannover (von P. Wolf), sodann große Monu-

Schöneberg (von P. Wolf), Zeitungskiosk mit Uhr in Berlin (von Grenander) und bei „Denkmäler“ ist die vielleicht lehrreichste Aufstellung des Gattamelata in Padua aufgenommen.

Der V. Abschn. „Gesamtplan“ bringt in seinem 1. Kap. den wesentlich erweiterten „Geschichtlichen Rückblick“. Hier haben ja auch die Jahre seit dem Erscheinen der 2. Aufl. manches Neue hervorgebracht oder doch in nähere Beziehung zur Städtebauwissenschaft gestellt, was früher fast nur vom archäologischen Gesichtspunkt aus betrachtet wurde. Die griechisch-dorische Kolonialstadt ist durch Selinunt vertreten. Die nordafrikanische römische Kolonialstadt Timgad ist eingefügt, ferner die mächtige Hauptstraße von Palmyra. Die mittelalterlichen Städte sind durch Hinzufügung charakteristischer Gebilde wie Vitre, Meyenburg, Taus i. Böhmen, Wittenberge a. d. Elbe, Brandenburg (Neustadt), Braunau, Friedeberg (Mark), Neu-Brandenburg, Gransee, Budweis, Frankfurt a. O., Montpazier, St. Foy la grande in ihren verschiedenartigen Erscheinungsformen mit unregelmäßigem oder regelmäßigem Straßennetz sowie runder oder rechteckiger Umweh- rung zu vollständiger Anschauung gebracht. Dem folgen die Idealentwürfe der Renaissancezeit der Albrecht Dürer, Vasari, Cataneo und Scamozzi und die wenigen nur bruchstückweise in die Wirklichkeit übertragenen derartigen Planungen wie Palmanuova und Charleville. Auch die Planungen des 18. Jahrhunderts sind durch eine Reihe von Beispielen vervollständigt. Den Schluß bilden, wie früher, die wichtigsten Anlagen des 19. Jahrhunderts Paris, Wien, Straßburg, Köln usw., die ebenfalls durch neuere Abbildungen, insbesondere von einzelnen Stadtteilen, in der neuen Auflage ergänzt worden sind.

Das 2. Kap., das „Allgemeine Bauart der Städte“ betrifft, hat neben der „Einwirkung von Lage und Geschichte“ nun auch der Einwirkung von „wirtschaftlichen Bedürfnissen“ Raum gegeben und zeigt an Hand eines schematischen Grundrisses einer Großstadt (nach P. Wolf) deren ideale Form. Es folgen noch einige Ausführungen über „Gartenstädte und Gartenvorstädte“.

Im 3. Kap. „Erweiterung und Umbau der Städte“ befinden sich nun auch die Straßendurchbrüche, die früher unter „Enteignung“ aufgeführt waren. Der großartige Durchbruchplan in Boston (Mass.) zwischen Harvardbrücke und Wellingtonbrücke (vgl. Abb. 3a u. b, S. 28) und die von Philadelphia haben Aufnahme gefunden.

„Beispiele von Bebauungsplänen aus dem XX. Jh.“ ist jetzt das 4. Kap. betitelt und in a) „Erstes Jahrzehnt“ und b) „Zweites Jahrzehnt“ zerlegt. Es enthält viel interessantes Neues, das meist nach Erscheinen der 2. Aufl. entstanden ist. Um nur Einiges zu nennen, seien erwähnt: München — Stadtviertel bei St. Josef (Th. Fischer), Essen — Margarete-Krupp-Stiftung (Schmidt), Landshut — Bahnhofstraße (Stübben), Leipzig — Möckern (H. Strobel), Wien — Neuer Stadtbezirk (Otto Wagner), Athen — Bahnhofstadtteil (L. Hoffmann), Berlin-Treptow — B. Möhring, Spandau — Havelgelände (H. Groß), Königsberg — Nordwestfront (Beuster), Antwerpen — Südbahnhof u. östl. Umwallungsteil (Stübben), Rom — Am Bahnhof St. Pietro (Stübben), Meissen — Hochgebiet (Ewald Genzmer), Koliebk bei Danzig — Ortsteil mit Kuranstalten und Seebad (Felix Genzmer), Hannover — Stadtteil Kleine und Große Bult (P. Wolf), Köln — Innerer Festungsrayon (Schumacher), Pölitz i. Pomm. — Stadterweiterung und Industriegebiet (Felix Genzmer), Frankfurt a. M. — Industriebezirk (Kölle), Spandau — Arbeitersiedlung Staaken (Schmitthener), Köpenick bei Berlin — Kleinhauussiedlung (Salvisberg) u. a.

Das 5. Kap. handelt vom „Städtebau im Ausland“. Auch hier ist in vorsichtiger Auswahl das Bemerkenswerte herangezogen, das trotz des vielfach unverkennbaren Einflusses des deutschen Städtebaues auf den des Auslandes auch manches uns recht fremd und wunder-

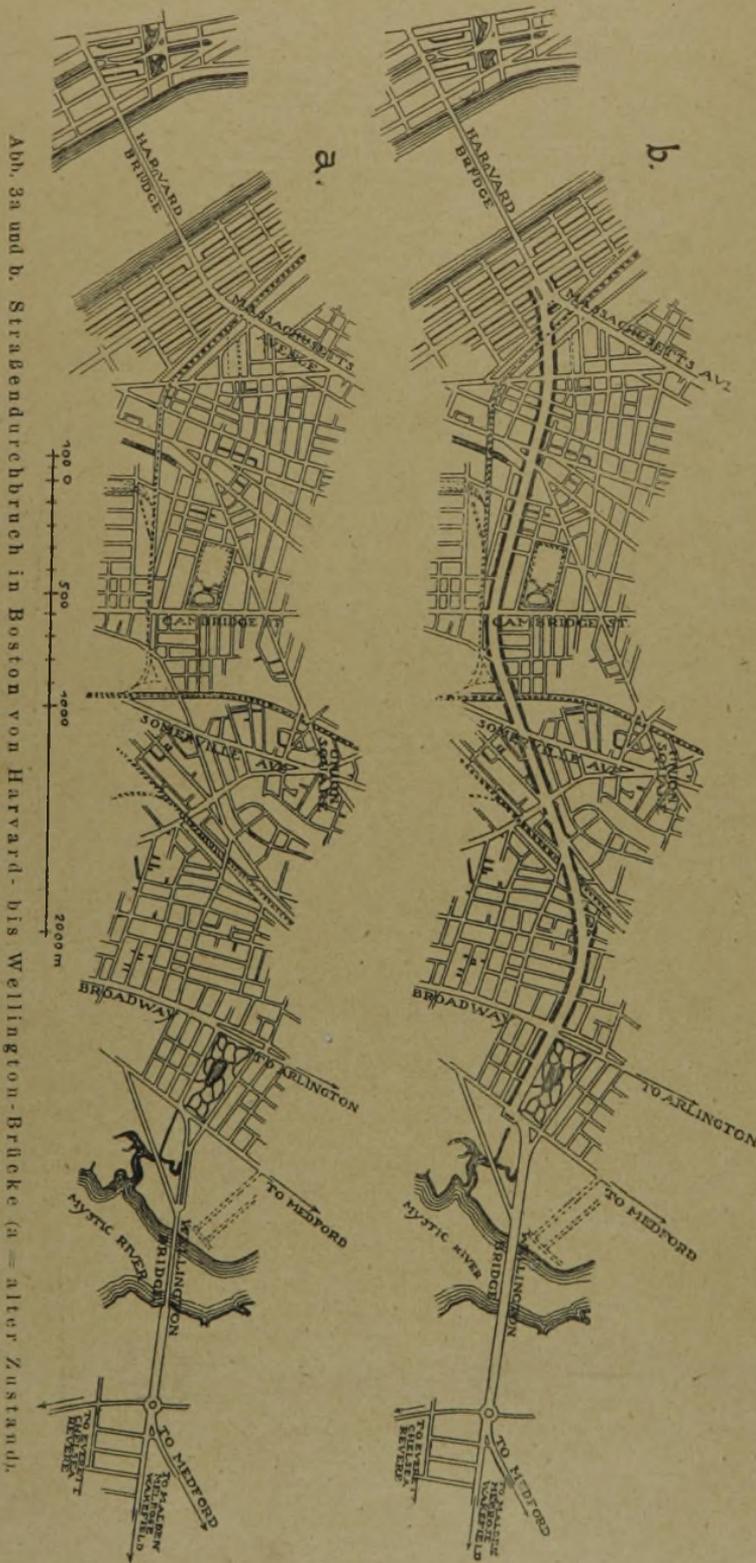


Abb. 3a und b. Straßendurchbruch in Boston von Harvard- bis Wellington-Brücke (a = alter Zustand).

mentalbrunnen wie Fontana Trevi und Aqua Paola in Rom, Fontaine St. Michel in Paris, Neptunbrunnen in Nancy u. a. in Abbildungen aufgeführt.

Bei den Bedürfnisanstalten ist Älteres ausgeschieden und neuere Bauten sind eingefügt. In den folgenden Kapiteln, die wie früher die „Straßendecke“, „Kundmachungseinrichtungen“, „Baulichkeiten für Verkaufs-, Erfrischung- und Verkehrszwecke“ behandeln, sind an neueren Beispielen ein Getränkehäuschen und ein Verkehrshäuschen in Berlin-

lich Anmutende aufweist. Hier finden wir die unseren Anschauungen ganz entsprechende Stadterweiterung von Södertelge in Schweden aus der Hand von Hallmann, den Unwünschen Entwurf für das Küstengebiet der Stadt Swansea und die Umwandlung des Piccadilly-Circus in London von Shaw, sodann den an amerikanische Lösungen erinnernden Entwurf Jaussellys zur Stadterweiterung von Barcelona, ferner die Arbeiten der Italiener Viviani für den esquilinischen Stadtteil und Piacentini für einen Verkehrsstraßenzug bei S. Eustachio in Rom und den eigentlich in das deutsche Arbeitsgebiet gehörenden, von Brix herrührenden Wettbewerbsentwurf neuer Verkehrsstraßen in Montevideo. Es folgen noch die umfangreichen Straßendurchbrüche mit einem Forum und einem Wasserpark in Chikago und ein Stadtbauplan für Newark im Staat New Jersey und schließlich die spielerischen Planungen zur neuen Bundeshauptstadt Australiens von Griffin, Saarinen und Agache.

An den Schluß ist, wie schon vermerkt, die „Ausführung des Stadtbauplanes“ als VI. Abschn. gestellt. Die Kapiteleinteilung ist im übrigen beibehalten. Aus dem 4. Kap. sei das interessante Wiesbadener Beispiel für eine ausgeführte Umlegung an der Bierstädter Straße hier erwähnt.

Das 7. (letzte) Kapitel behandelt „Bauordnung“. Hier ist mit mehreren Beispielen auch auf die „Zonen“-Einteilung verwiesen, ferner auf die verschiedenen Bauweisen innerhalb eines Blockes und auf die Staffelung, die nun auch in Nordamerika den Wolkenkratzern gewisse Schranken auferlegt. Nach Hinweisen auf Denkmalpflege und Einheitlichkeit des Straßensbildes und dem durch neuere Bestimmungen ergänzten Auszug aus verschiedenen städtischen Bauordnungen und einem Schlußwort endigt der Text.

In einem Anhang folgt, wie früher, ein Abdruck einschlägiger Gesetze, Polizeiverordnungen, Ortsstatute und Vereinsbeschlüsse, schließlich noch ein Verzeichnis der Orte und Personen, die in dem Buche Aufnahme gefunden haben.

So ist das wertvolle Werk in seiner neuen Auflage, der raschen Entwicklung des Städtebaues folgend, wieder vollkommen auf den heutigen Stand der Wissenschaft gehoben. Es ist ein Vademecum für jeden Städtebauer, ein Buch der Belehrung für Verwaltungsorgane und Freunde der Städtebauwissenschaft, denen es, wie Allen, die dem Städtebau obliegen, warm empfohlen werden kann. Das gilt auch von denen, die sich auf den allerneuesten Standpunkt der Entwicklung stellen und über gewisse Jugend-

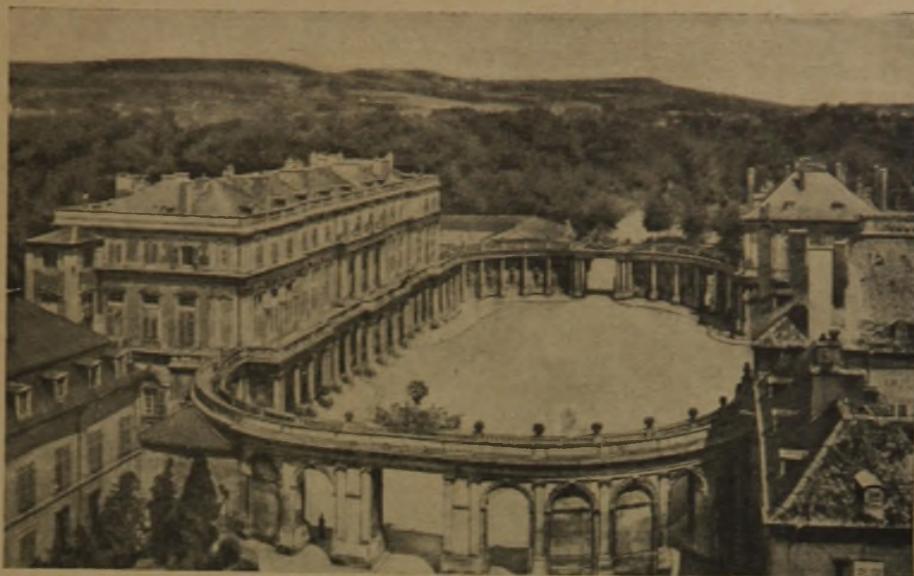


Abb. 4. Place Royal in Nancy.



Abb. 5. Durchbrechung der Römermauer in Wiesbaden.



Abb. 5. Bayrischer Platz in Berlin.

erscheinungen des rasch entwickelten Gebietes, die als geschichtliche Grundlage doch stets ihre Bedeutung behalten werden, mit zuweilen überheblichem Lächeln hinweggehen möchten. Denn die Stübbersche Lebens-

arbeit, die ihren Niederschlag in diesem Buche findet, ist ein unentbehrlicher Teil der Pionierarbeit, auf der alle Jünger des Städtebaues, wenn auch zuweilen unbewußt, aufbauen. —

Ein königlicher Städtegründer und seine Stadt Christianopel.

Von Prof. D. Dr. Richard Haupt, Prov. Konservator a. D. in Preetz bei Kiel. (Schluß aus No. 2.)



Die Tore der neuen Stadt waren zunächst ungenügend, zweckmäßigere mußten der Zeit vorbehalten bleiben. Der Hauptzugang lag nicht weit vom Nordende an der Ostseite; der Zuweg dahin war also nicht leicht, was für Erste zweckmäßig war. Später wurde das Tor, unter Errichtung der nötigen Um- und Außenwerke, nach Norden hin verlegt. Ebenso mußten auch die Verbindungen nach den Schiffsplätzen besser eingerichtet werden, als sie zuerst waren. Aber inzwischen war schon, nach zehnjährigen Arbeiten, eine Welle des Sturmes über die Stadt gegangen. Als der Kalmarische Krieg ausbrach (1611), sammelte Christian hier sein Heer, um Kalmar anzugreifen, dessen er auch wirklich endlich nach vielen Schwierigkeiten und Wechselfällen Herr wurde. Inzwischen war es geschehen, daß mitten im Sommer, wo es hier nie dunkel wird, Karls IX. sechzehnjähriger Sohn Gustav Adolf einen nächtlichen Überfall auf die fast unbesetzte Festung machte. Die Zugbrücke war nicht aufgezogen, das Tor offen. Die wenigen Soldaten wurden überrumpelt, der Kommandant fiel in tapferer Gegenwehr. Gustav Adolf sprengte die große Straße entlang auf den Markt, Brand und Plünderung verbreiteten sich, große Mengen von Vorräten, Gütern und Geld wurden erbeutet. Schnell verließen die Schweden den verbrannten Ort. Es mußte von neuem angefangen werden, selbst die Kirche war vernichtet und man hielt den Gottesdienst bis 1624 in einer Kasematte ab. Es gab bald Frieden (Januar 1643), dann schon wieder 1643—45 einen Krieg, den der Friede von Brömsebro beendete; die Unterhandlungen wurden vornehmlich zu Christianopel geführt. Die Stadt wurde wieder hergestellt, die Festung wesentlich verbessert, doch hörten die Klagen über die Schäden und Mängel natürlich nicht auf. (Plan Abb. 2 in Nr. 2, S. 15 zeigt den Zustand des nördlichen Teiles der Stadt zwischen 1624 und 1648). Im Jahre 1657 folgte der große Krieg, in dem der schwedische Heldenkönig Karl X. Gustav siegte, und der Friede von Rotschild 1658 kostete den Dänen nunmehr den Besitz der Länder jenseits des Sundes.

Christianopel wurde schwedisch und die neuen Herren verstärkten die Werke und bestückten die Wälle neu. Aber ihre Bedeutung war gebrochen. Sogleich setzten die Erwägungen ein, nicht bloß die Festung eingehen zu lassen, sondern auch die Stadt aufzugeben. Der König konnte sich anfänglich darein nicht finden; er besichtigte die Örtlichkeit noch 1674 und wollte in die Schleifung nicht willigen. Die Bürger kamen aber keinen Augenblick mehr aus der Angst heraus, die Stelle, die ihnen Heimat geworden war, räumen zu müssen. Erst 1669 hatten sie sich, in steigender Entwicklung des städtischen Wesens, ein Rathaus erbaut. Sie machten die dringendsten, flehendsten Vorstellungen. Aber 1676 war man beschäftigt, die Stadt zu vernichten; die „schöne Festung“ sank in Trümmer und das Gemeinwesen folgte nach; Christianopel war gewesen. Viele zogen mit den Häusern selbst weg und siedelten nach Karlskrona über. Im Jahre 1680 war man so weit, daß der König, um ein Ende gemacht zu sehen, bestimmte, es solle kein Haus stehen bleiben, und 1687 hat wirklich nur noch die Kirche und das Pfarrhaus gestanden. . . Die Natur breitete sich ungehindert wieder aus über die Räume, von denen man sie vor achtzig Jahren vertrieben hatte.

Im folgenden Jahrhundert siedelten sich Manche

wieder an bei der einsamen Kirche und zwischen den Resten der Festungswerke, und es wurde die einstige Stadt zu dem Idyll, in dessen Gäßchen und Wegen zwischen Busch und Dorn man sinnend wandelt, des Gewesenen gedenkend. Denn die Festungswerke machen sich doch noch zu großem Teil bemerkbar; Mauern namentlich der Bastionen stehen noch vielfach ihre 3 bis 4 m hoch. So schwebt über der Insel mit ihrem, in die Trümmer versunkenen Lebens eingebauten Hütten der Hauch der Romantik. —

Doch ist es möglich, an der Hand der Zeichnungen und Nachrichten etwas weiter zurück zu gehen und von den Absichten mehr zu erkennen, die dem königlichen Gründer und seinem Baumeister maßgebend waren. Dazu gibt die Festung Glückstadt Anhalt; durch das, was sie geboten hat und zum Teil noch bietet, wird der Plan von Christianopel verständlicher (Abb. 5 in Nr. 2). Als das Nächstnötige war schleunig ein Proviandhaus genügenden Umfangs errichtet. Den Schloßbau vertrat ein steinernes dreistöckiges Gebäude. Der in dem Stadtplan noch leer gelassene große Raum bei der südlichen Bastei muß für dieses, die Schloß- und Besatzungskirche und andere militärische Bauten ausersehen gewesen sein. Man glaubt zu wissen, daß da die Schloßkirche wirklich gelegen hat, während für die Stadtkirche nur der Raum auf oder an dem großen Platz in der Mitte bestimmt gewesen sein kann. Nach dem Unwetter des Jahres 1611 mußte man fast neu anfangen. Die erste Kirche werden wir uns als den Absichten Steenwinkels entsprechend zu denken haben, also die holländisch-gotisierende Richtung der Zeit vertretend. Erbaut war sie gleich Anfangs; der Baumeister, der 1600 verpflichtet wurde, war Hans von Freiberg. Sie war mit dem Turm 84 (12×7) Ellen = 24 m lang, 6 m breit, 4 m hoch, der Turm 2 m höher; also alles festungsmäßig niedrig, wie wir uns erst recht die Häuser zu denken haben, die sicherlich sämtlich Holzbauten, d. i. Fachwerk waren. Deutsche, die zugezogen waren, mögen jedoch auch wohl ihren Stil mitgebracht haben. Man mag dabei an die Stadt Kolding in Jütland mit seinen Giebelhäusern deutscher Art denken.

Nach der Verheerung von 1611 dauerte es bis 1618, daß der neuere Kirchenbau in Gang kam, und der steht noch. Er ist ein Rechteck im Grundriß, doch mit Kreuzarmen und, wie es sich gehört, ordentlich orientiert, also gegen den Stadtplan in seinen Achsen etwas störend, worauf einige Rücksicht genommen worden ist, indem sich die Ecken ihm anbequemen mußten. Auch diese Kirche ist ein Werk des Stils der Steenwinkel. Eine größere ihrer Art, ein stattliches, wohldurchbildetes Bauwerk, steht 1617 begonnen, in Christiansstadt, erbaut von Hans Steenwinkel d. J., der auch für Christianopels neue Kirche die Pläne gemacht hat. Das gibt für unsere Vorstellung einigen weiteren Anhalt. Wie der Bau selbst dasteht, ist er nicht unstatlich, namentlich hat er einen kräftigen Turm mit gepaarten Spitzbogenfenstern, das Satteldach zwischen schöne Treppengiebel gefaßt. Die Ausstattung ist stimungsvoll, Altar und Kanzel, von 1624 und 1625, sind sprechende Werke des Stils Christians IV., wie sie uns sonst zahllos in Kirchen des Landes, auch Schlesiens, begegnen. Für uns Deutsche also wieder eine Anknüpfung, wie uns denn diese Betrachtung der Werke des Städte-Erbauers aus Oldenburgischem Stamm schon eine ganze Reihe ergeben haben wird. —

Automobil und Bebauungsplan.

Von Stadtoberbaurat Arntz, Köln. (Schluß aus No. 3.)



Neben der Schaffung von offenem Aufstellraum tritt das Bedürfnis nach den Unterkunft- und Pflegestätten für das Kraftfahrzeug, den Garagen, immer gebieterischer hervor. Die wesentlichen Fragen für uns sind: Die Verteilung im Stadtkörper, die Lage zum Verkehr und die Rückwirkung auf ihn, die Bau- und Betriebsform und schließlich die baupolizeilichen Erfordernisse.

Die Großgaragen müssen leicht erreichbar sein und so liegen, daß die überfüllte Innenstadt durch ihren Verkehr nicht belastet, sondern entlastet wird. Es erscheint mir da-

her, von andern Gründen abgesehen, städtebaulich nicht richtig, innerstädtische Verkehrsplätze, wie es für den Neumarkt in Köln vorgeschlagen war, mit Garagen zu unterkellern. Stille, außerhalb des Verkehrs liegende Plätze mag man dazu verwenden. Die Zu- und Ausgänge der Garagen sind so anzuordnen, daß der Straßenverkehr nicht beeinträchtigt wird. Die Bau- und Betriebsform ist noch ganz in der Entwicklung. Jedenfalls ist das mehr- oder vieltöckige Garagenhaus auf dem Weg, sich durchzusetzen.

Betrachten wir das Kraftfahrzeug in seiner tieferen städtebaulichen Bedeutung, so dürfte nicht zu bezweifeln sein, daß es zunächst, wie alle Fortschritte der Verkehrs-

technik, die stärkst entwickelten Siedlungszentren, also die Groß- und Weltstädte, noch weiter stärken wird. Hat schon das Eisenbahnsystem, in seinem Liniennetz durch sie bestimmt, diese Wirkung gehabt, so wird das nicht weniger bei dem künftigen Liniennetz der großen Bahnstraßen und Überlandstraßen der Fall sein, das ebenfalls von ihnen als seinen Brennpunkten aus aufgebaut und beherrscht werden wird. Daneben wird auch der innere Aktionsradius der großstädtischen Siedlung ganz wesentlich erhöht. Diese Entwicklung veranschaulicht in verblüffender Weise der von der „Times“ veröffentlichte Plan (Abb. 6), der für den Autoverkehr mit einem ersten Kostenaufwand von 100 Millionen Mark auszuführenden Straßenverbesserungen in England. Das ganze Land wird damit zum Vorland der in seinem exzentrischen Schwerpunkt und an seinem Verkehrsmund, der Themse, liegenden und es von hier aus beherrschenden Weltstadt London, in der der 6. Teil der Bevölkerung des Landes sich angesammelt hat.

Ich bin nicht der Ansicht, daß das ein Unglück ist. Im Gegenteil liegt in diesem Falle in solcher natürlicher Zentrierung, die das ganze Land zu einem wirklichen, von

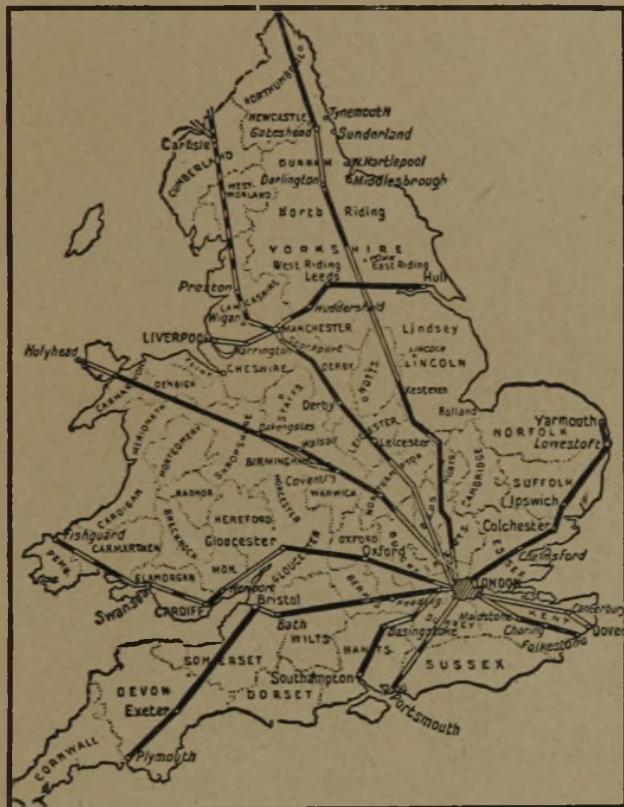


Abb. 6. Netz der in England geplanten sofortigen Straßenverbesserungen für den Autoverkehr = Hauptstraßen = geplant oder in Ausführung.

einem Willenszentrum aus innerlich beseelten und gelenkten Organismus macht, die ungeheuerere weltpolitische Kraft des Britischen Reiches. Hier geht tatsächlich der Städtebau ganz von selber in die Landesplanung im vollen Sinne des Wortes über. Wir müssen auch bei uns den Städtebau instinktmäßig in diesem größten, dem geopolitischen Maßstab erfassen.

Unser Ziel der Siedlungsdezentralisation darf nicht in einer amorphen Siedlungsverteilung gleichmäßig über das ganze Land hin erblickt werden, sondern die Aufgabe lautet: Dezentralisierung innerhalb von Konzentration. Das Siedlungssystem, der Siedlungskörper des ganzen Reiches muß einen konzentrischen, von Schwerpunkten gegliederten und in einem beherrschenden Zentrum gipfelnden Aufbau erhalten. Diesem geopolitischen Ziele muß auch das Kraftverkehrsnetz dienen, das wir zu schaffen haben. Erst innerhalb dieses Zieles ist eine planmäßige Dezentralisierung zu bewirken. Wir haben hier eine erste praktische Aufgabe der Landesplanung in ihrem großen Sinne; sie hat zu verhindern, wenn überhaupt die Gefahr besteht, daß ein das Land einseitig entkräftendes übermäßiges und vor allem ungleichmäßiges Wuchern der großen Zentren und des Reichszentrums eintritt. Voraussetzung ist, daß, ebenso wie das durch das Staatsbahnsystem in Deutschland und

dessen Baupolitik bewirkt worden ist, der Ausbau des Landes-Kraftstraßennetzes vom Reiche aus gleichfalls in solchem Sinne geleitet wird.

Zu unterscheiden von dieser Aufgabe ist die Siedlungsdezentralisation im einzelnen. Das flache Land erfährt durch den Kraftwagen eine verkehrstechnische Kräftigung von größter Bedeutung. Ebenso bietet das Kraftfahrzeug trotz seiner konzentrierenden Gesamtwirkung auf die Siedlung auch in bezug auf die einzelne weltstädtische oder großstädtische oder kleinere städtische Siedlung oder die großen Siedlungsansammlungen im Ruhr- und Rheingebiet und anderen Gegenden Deutschlands doch gleichzeitig das Mittel zu einer weiträumigen dezentralisierten Anlage dieser Siedlungskörper im einzelnen. Das Trabanten-system, das übrigens im Ruhr- und Rheingebiet eigentlich schon von Natur in gewissem Sinne verwirklicht ist, läßt sich durch den Kraftverkehr mit seiner außerordentlichen Beweglichkeit erst voll entwickeln. Die dargelegte Lösung des Weges für durchgehenden Straßenverkehr von der Bebauung an den Verkehrsstraßen und das allgemeine Zusammenfließen der Ortschaften und Städte zu verhindern. Andererseits gibt das Kraftfahrzeug in Verbindung mit einem entsprechenden Straßennetz und dem elektrischen Kraftleitungsnetz auch die Möglichkeit, Kleingewerbe und Feindustrien stärker zu verteilen, und liefert damit erst die Wirtschaftsgrundlage einer allgemeineren und organisch durchgebildeten Dezentralisation der Wohnsiedlung selbst. Schließlich zwingt das Kraftfahrzeug gerade auch im Kern der Groß- und Weltstädte durch seine Anforderungen an das Straßengerüst zu einer besseren Differenzierung der Bauhöhe und Baudichte.

Alles zusammen ergibt, daß wir im Kraftfahrzeug ein Verkehrsmittel haben, das uns außerordentliche städtebauliche und straßentechnische Aufgaben stellt, bei ihrer Erfüllung aber uns auch die Kräfte für die Verwirklichung unserer städtebaulichen Aufgabe in ihrer größten praktischen Auffassung liefert.

Wie steht es nun mit der praktischen Verwirklichung? Wir dürfen uns nicht durch Pessimismus infolge unserer politischen Wirtschaftslage abschrecken lassen. Bei einem umfassenden Vorgehen haben wir genügend Mittel und Wege. Rechtzeitige Planung, sofortige Überprüfung des bestehenden Zustandes und der bestehenden Pläne nach den hier ausgeführten Gesichtspunkten ersparen spätere Unkosten und Erschwerungen, ermöglichen sofortige Verbesserungen. Das gesamte Verkehrssystem von Bahnen und Straßen, Wasser- und Luftwegen muß organisch ineinandergreifend aufgebaut werden. In den Städten schafft eine umsichtige Fluchtlinien-, Bauzonen- und Nutzungszonen-Politik die bodenpolitischen Voraussetzungen. Durch ein einheitliches Reichsbaurecht in der von unserer Vereinigung ausgearbeiteten Auffassung sind die erforderlichen Grundlagen zu schaffen oder zu verbessern. Auf Grund der Trennung von Durchgangs- und Ortsverkehr sind die Straßenkosten für die Straßen und Straßenteile, die dem Durchgangsverkehr dienen, nicht dem Anlieger aufzuerlegen, sondern wie bei den Eisenbahnen von dem Verkehr selbst zu tragen, ohne Unterschied von Stadt und Land. Die Fahrzeugsteuer muß dementsprechend ausgestaltet, ihre Veranlagung und Verteilung praktischer und gerechter gemacht werden. Für die letztere dürfte ein aus Straßenfläche und Kraftwagenzahl ermittelter Schlüssel ebenso den Interessen der Städte und der westlichen Reichsteile wie den Interessen der Landes- und Reichsverkehrspolitik und den Bedürfnissen der ärmeren, in ihrer Erschließung zu fördernden Landesteile am besten gerecht werden.

Die großen Durchgangsstraßen und Bahnstraßen müssen ihrem ganzen Wesen nach von den Städten, den Kommunalverbänden und der Landesverwaltung gemeinsam geschaffen oder ausgestaltet werden. Vielleicht empfiehlt sich dafür die Form einer Gesellschaft, die das erforderliche Kapital für die Ausführung aufbringt, und aus den ihr überwiesenen Steuereingängen die Unterhaltung und Verzinsung bestreitet.

Bei diesem Anlaß muß endlich ebenso wie ein umfassendes organisches Reichsbaurecht auch ein umfassendes organisches Reichsverkehrsrecht und eine organische Verkehrsverwaltung geschaffen werden.

Zur wissenschaftlichen und praktischen Förderung des Kraftwagenverkehrs in seiner städtebaulichen und straßentechnischen Bedeutung ist eine Studiengesellschaft oder ein ähnliches Organ ins Leben zu rufen. —

Leitsätze.

1. Der Kraftwagenverkehr hat eine große Zukunft und ist ein wichtiges Mittel unserer nationalwirtschaftlichen Entfaltung. Städtebau und Landesplanung haben,

insbesondere in ihrer Straßentechnik, die Voraussetzungen seiner vollen Auswirkung zu schaffen und gleichzeitig seine Eigenschaften im Rahmen eines organischen Gesamtverkehrssystems für eine gesunde Siedlungsweise nutzbar zu machen. Die daraus sich ergebenden Anforderungen sind zu erforschen.

2. Durch grundsätzliche Trennung von Durchgangs- und Ortsverkehr ist ein den besonderen Anforderungen des Kraftwagenverkehrs gemähes Straßennetz im ganzen Reich zu schaffen. Zu diesem Zweck sind vor allem die Provinzialstraßen von der Bebauung loszulösen, technisch auszugestalten und durch ein Gerüst von besonderen Bahnstraßen zu ergänzen.

3. Die städtischen Straßennetze sind unter Anpassung an ihre besonderen Verhältnisse nach denselben Grundsätzen großzügig um- und auszubilden. Bestehende Sied-

lungs-, Bebauungs- und Fluchtlinienpläne sind sofort gründlich zu überprüfen.

4. Die wirtschaftlichen Voraussetzungen sind durch eine umsichtig gehandhabte Bauzonopolitik und eine klare Trennung der Kostenaufbringung für gewöhnliche Straßen von der für Durchgangsverkehrsstraßen herbeizuführen.

Anlage und Betrieb der Verkehrsstraßen sind vom Verkehr selbst durch die Kraftfahrzeugsteuer nach einem praktischen und elastischen Schlüssel der Veranlagung und der Verteilung zu tragen.

5. Die gesetzlichen Voraussetzungen sind durch ein einheitliches Reichsbaurecht und ein mit ihm übereinstimmendes einheitliches Reichsverkehrsrecht schleunigst herzustellen. Ebenso notwendig ist der organische Aufbau der entsprechenden Verwaltung in Reich, Land und Gemeinden. —

Verkehrs- und Entwässerungsfragen bei der Überlandplanung.

(Nachtrag vom Städtebaukongreß in Amsterdam. Vgl. die Berichte Jahrg. 1924.)



Über Verkehrsfragen bei der Aufstellung von Überland-Bebauungsplänen (Les transports en fonction du plan régional) handelt ein Bericht des belgischen Ingenieurs R. Verwilghen, über Entwässerungsfragen (Les drainages de la région) ein solcher des französischen Oberingenieurs F. Sentenac. Beide Berichte lagen im Druck vor, sind aber nicht zum Gegenstand der Beratung oder Aussprache gemacht worden, wohl weil beide Verfasser nicht erschienen waren.

R. Verwilghen ist Leiter der Wiederherstellungsarbeiten in der durch den Krieg beschädigten Zone bei Ypern, einem Landstrich von etwa 55 km Länge bei 20 km Breite. Aber seine Darlegungen beziehen sich, wie man erwarten sollte, nicht auf dieses Gebiet, streng genommen überhaupt nicht auf die eigentliche Überlandplanung, sondern auf die Umgebung des Großstadtkörpers und deren Auflösung in selbständige Vororte oder Trabantenstädte. Verfasser geht von der irrigen Voraussetzung aus, das konzentrische Wachstum der Städte werde zielbewußt dadurch herbeigeführt, daß die Eigentümer eines den Stadtkörper umgebenden Landringes, seien es Privatpersonen oder öffentliche Körperschaften, die Bodenpreise künstlich hochhalten, um die Aufschließung und Bebauung der Außengebiete zu erschweren. Eine Folge davon sei, daß an der so errichteten Schranke auch die städtischen Verkehrseinrichtungen (Straßenbahnen, Straßenschnellbahnen, Stadtbahnen) haltmachen müssen. In Wirklichkeit aber wachsen nur die Festungsstädte, entsprechend dem zeitweisen Vorrücken der Umwallung, in konzentrischen Ringen, während bei offenen Städten die Bebauung an den Radialstraßen nach außen fortschreitet und der Anschluß der dazwischenliegenden Sektorflächen durch Straßenzüge verschiedener Art, darunter auch Ringlinien, späterhin nachfolgt, so daß ein mehr oder weniger sternförmiges Gebilde entsteht. Die Verkehrseinrichtungen aber dringen in der Regel in die unbebauten oder schwach bebauten Gebiete nicht vor, weil ihnen dort die wirtschaftlich erforderliche Zahl von Fahrgästen fehlt. Dagegen muß man dem Verfasser darin zustimmen, daß zur Beförderung der vorstädtischen Bebauung, für die Einrichtung und Erweiterung vorhandener und für die Schaffung neuer Strahlenstraßen, ebenso namentlich für die Ausdehnung der Verkehrsmittel in Zukunft weit mehr geschehen sollte, als es bisher der Fall war. Das ist Vorbedingung für die mit Recht erstrebte Auflösung der Stadterweiterung in möglichst selbständige, geschlossene Vororte und Vorstädte.

Durch Anlegung eines besonderen Planums für die Straßenbahnen kann man deren Geschwindigkeit bis auf 25 km in der Stunde steigern, wenn gleichzeitig die Zahl der Querstraßen aufs äußerste eingeschränkt wird. Größere Geschwindigkeiten werden bei den elektrischen Stadtbahnen und Vorortbahnen erzielt, bei letzteren (nach G. Schimpff) bis zu 45 km. Bewilligt man als größten regelmäßigen Zeitaufwand für den viermaligen Weg zwischen der Wohnung und der Arbeitsstelle eine halbe Stunde, und berücksichtigt die Zeitverluste für Ab- und Zugang, so kann die Straßenbahn für eine Entfernung von 5, die Stadtbahn von 10, die Vorortbahn von 15 km genügen. Ist bei Einführung der durchgehenden Arbeitszeit der Hin- und Herweg nur je einmal zurückzulegen und glaubt man für jeden Weg 45 Minuten zugestehen zu können, so können Entfernungen von bzw. 8, 10 und 25 km bewältigt werden. So würden sich also die größten Abstände der Trabantenstädte vom Stadtkern ergeben, falls ein beträchtlicher Teil ihrer Bewohner auf die Arbeitsgelegenheit im Stadtkern angewiesen ist. Der

Wirtschaftlichkeit der Verkehrsmittel wird durch die Auflockerung der Stadterweiterung nach Ansicht des Verfassers kein Abbruch getan. Aber die geldlichen Schwierigkeiten während des Baues der Vorstädte sind unverkennbar. Zur Abhilfe empfiehlt der Verfasser die Beteiligung der Verkehrsunternehmen an dem Kapital und dem Gewinn beim Bau der Vorstädte derart, daß die Steigerung der dortigen Bodenwerte die Anlagekosten der Verkehrsmittel zu tilgen und ihre Betriebsverluste zu decken hätte.

Der Verwilghen'sche Bericht ist hiernach im wesentlichen eine theoretische Betrachtung. Diese schließt mit der an die Stadtverwaltungen gerichteten Aufforderung, zugunsten der Auflockerung der Stadterweiterung dem Ausbau und der Vermehrung der Radialstraßen sowie der Verbesserung und Vermehrung der Straßen- und Stadtbahnen eine verstärkte Fürsorge und außerdem mehr Geldmittel zuzuwenden als bisher.

F. Sentenac ist Vorstand der Kanalisation der Stadt Paris und betrachtet die Frage gemeinsamer Entwässerungsanlagen für die verschiedenen Orte eines der Überlandplanung zu unterwerfenden Gebietes an der Hand der Verhältnisse, die sich auf dem langen Wege gebildet haben, den der Pariser Sammelkanal von der Stadt bis zu den Riesefeldern zurückzulegen hat. Sowohl die Pariser Vororte Clichy, Asnières und Colombes, als andere Orte in weiteren Außenbezirken (wie Cormeilles, Herblay, Pierrelaye) senden, soweit die Höhenverhältnisse es zulassen, ihre Abwässer in den hauptstädtischen Sammler. Anderen benachbarten Orten dagegen, wie Argenteuil, Colombes und Bezons, muß nach wie vor die Seine zur Abführung ihrer Schmutzwässer dienen. Hätte man vor dem Bau des Pariser Auslaufkanals die Entwässerung des ganzen, durchzogenen Gebiets studiert, so würde für den in Betracht kommenden Landbezirk besser haben gesorgt werden können. Übrigens genügt die Ausdehnung der Riesfelder trotz mehrfacher Vergrößerung auch heute noch nicht. Ein Plan, die Abwässer weiterzuleiten bis zu den kreidigen Feldern der Champagne, ist bearbeitet worden, aber zur Zeit wegen der ungünstigen Wirtschaftsverhältnisse unausführbar. Aber die Vorstudien dieses Planes haben ergeben, wie vorteilhaft es für manche Orte wäre, wenn eine gemeinsame Ableitung der Schmutzstoffe auf weite Entfernung zur Ausführung käme, namentlich wenn es sich um die Hebung, Reinigung und Verwertung des Kanalinhalt handelt. Dabei kann jeder Stadt die Wahl der für sie geeigneten Entwässerungsart, insbesondere Trennungs- oder Mischsystem, völlig überlassen werden. Die Sorge um die Beseitigung des Oberflächenwassers ist naturgemäß minder groß und kommt für die Überlandplanung wenig in Betracht. — J. St.

Vermischtes.

Internationaler Städtebau-Kongreß in New York. Wir weisen hier kurz auf diesen vom 20. bis 25. April in New York tagenden Kongreß hin, mit dem gleichzeitig auch eine internationale Architektur-Ausstellung verbunden werden soll. Für die deutschen Beteiligungen hat sich ein Ausschuß gebildet, dem Vertreter der maßgebenden Architekten-Vertretungen usw. angehören. Ein spezielles Programm bringen wir später. —

Inhalt: Josef Stübben 80 Jahr! — Der Städtebau. — Ein königlicher Städtegründer und seine Stadt Christianopol. (Schluß.) — Automobil und Bebauungsplan. (Schluß.) — Verkehrs- und Entwässerungsfragen bei der Überlandplanung. — 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.