

DEUTSCHE BAUZEITUNG

59. JAHRGANG * № 43/44 * BERLIN, DEN 30. MAI 1925

STADT UND SIEDLUNG

BEBAUUNGSPLAN, VERKEHRSWESEN U. VERSORGUNGS-ANLAGEN

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

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

Der Ideenwettbewerb zur Randbebauung des Tempelhofer Feldes in Berlin.



Bekanntlich wurde, was zur Vorgeschichte dieses Wettbewerbs in Kürze bemerkt sei, die Westseite des Tempelhofer Feldes, um die es sich hier handelt, vor dem Kriege durch die vom Staate neu geschaffene, frühere Gemeinde Berlin-Tempelhof dem Militärfiskus zum Zwecke der baulichen Erschließung abgekauft; die Bebauung begann im Jahre 1911 von Süden her, nach bekannter Ausbeutungsmethode, mit fünfgeschossigen Miethäusern und einer Grundstücksausnutzung von rund 70 v. H. Der Krieg machte hier zum Glück einen Strich durch die Rechnung und ließ es bei der Erstellung von 56 Häusern dieser Art bewenden. Für neue Anschauungen im Wohnungswesen und den damit zusammenhängenden wirtschaftlichen Fragen war nach Kriegsende soweit freie Bahn, daß sie in den durch den unglücklichen Kriegsausgang gezogenen engen Grenzen unserer bedrängten Wirtschaftslage wirkliche Gestalt annehmen konnten. So entstand hier die Gemeinnützige Tempelhofer Feld-G. m. b. H. Ihr fiel, nachdem eine entsprechende Umgestaltung der bestehenden Verträge gelungen war, die Aufgabe zu, auf der Westseite des Feldes rund 1200 Häuser mit Gartenland zu errichten. Die städtebauliche und architektonische Planung und Durchführung dieser Bebauung wurde in muster-gültiger Weise durch Stadtbaurat Bräuning, Berlin-Tempelhof, gelöst. Wir verweisen hier auf die Veröffentlichung dieser Siedlung in Nr. 35 des vorigen Jahrganges.

Der von Bräuning entworfene Siedlungsplan sieht an der Berliner Straße zwischen dem Deutschen Ring und dem Bahnhof Tempelhof einen Geländestreifen für geschlossene, mehrgeschossige Randbebauung vor, die das Siedlungsgelände gegen diese große nord-südliche Ausfallstraße von Berlin nach Tempelhof abschließt. Diese Bebauung, die nunmehr ebenfalls zur Ausführung kommen soll, war Gegenstand des von der Tempelhofer Feld-Aktiengesellschaft ausgeschriebenen Wettbewerbs. Nach Abzug der Kopfbebauung am Bahnhof Tempelhof, die dort den Eingang zur Siedlung bildet und als vorhanden anzunehmen war, stand ein rd. 750 m langer und, von der Straßenaufweitung gerechnet, 40 m tiefer Geländestreifen zur Verfügung. Er wird von drei in die Berliner Straße einmündenden Straßen der Siedlung durchschnitten, von denen die nörd-

liche, die Paradestraße, als ostwestliche Hauptachse der Bräuning'schen Siedlung entwickelt ist.

Verlangt war eine im allgemeinen viergeschossige Wohnhausanlage mit einer Anzahl von Läden im Erdgeschoß. An der Paradestraße war, als Bürohaus der Junkers Luftverkehr Akt.-Ges., ein Turmhaus von höchstens 40 m Höhe zu errichten mit einem als Plattform ausgebildeten Dach, das eine Übersicht über den Verkehr des Flughafens auf der östlichen Hälfte des Tempelhofer Feldes ermöglicht. Die Wohnhäuser sollen Zwei- bis Vierzimmer-Wohnungen erhalten. Das zu bebauende Gelände liegt in der Bauklasse I der zur Zeit noch geltenden Bauordnung. Somit ist $\frac{3}{10}$ ($\frac{6}{10}$) Bebauung mit viergeschossigen Gebäuden zulässig. An sich selbstverständliche Forderungen waren wegen ihrer erheblichen Bedeutung für die Lösung der Aufgabe in der Ausschreibung ausdrücklich hervorgehoben. So waren angesichts des großen Verkehrs auf der Berliner Straße und der dort vorhandenen Alleebepflanzung

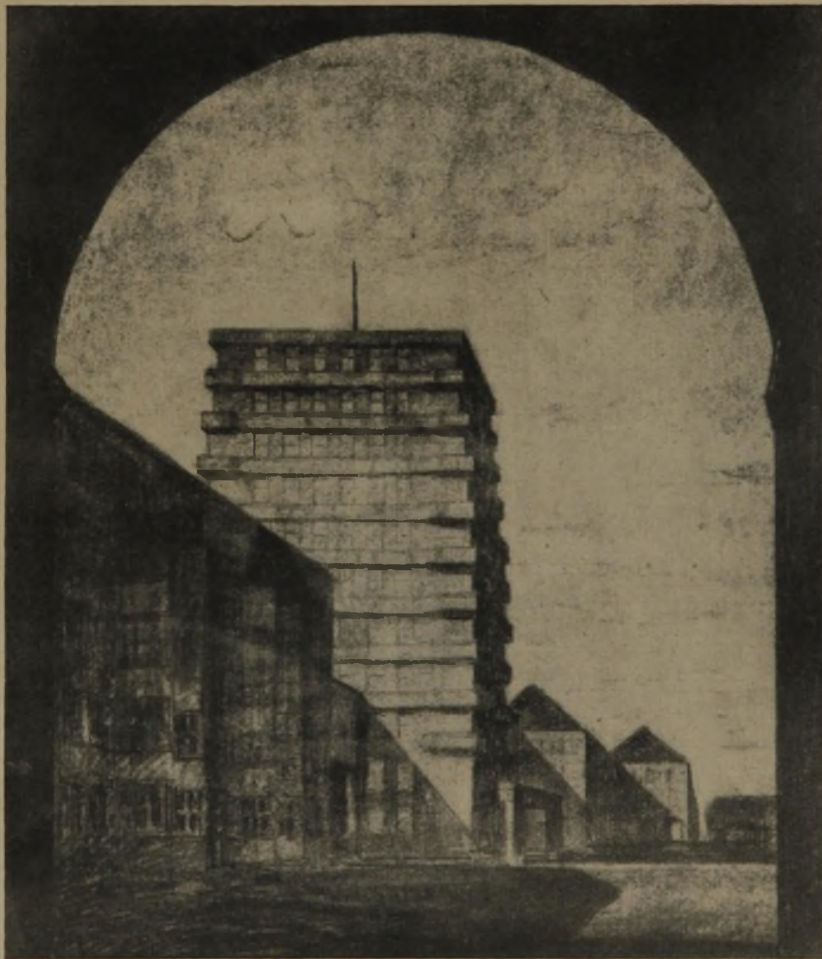


Abb. 1. Ein Preis von 5000 M.

Verfasser: Arch. Otto Rudolf Salvisberg, Berlin-Südende.
Der Junkers-Turm im Zuge der Berliner Straße.

die Hausfronten hinter die Bauflucht zurückzunehmen, also trennende Vorgärten anzulegen; andererseits durften Ladenbauten sich nicht allzu fern von der Straße halten. So war außerdem neben angemessener Ausbildung der Straßenseite auch den rückwärtigen Fronten eine würdige Gestaltung zu geben, da sie für den Übergang aus der geschlossenen Form der höheren Randbebauung in die aufgelöste flachere Form der Siedlung von Bedeutung sind und von dorthier ein durchaus befriedigendes Bild der Anlage vermitteln müssen. In bezug auf die städtebauliche Lösung der Bebauung war den Bewerbern ganz freie Hand gelassen. Insbesondere war hinsichtlich des Turmhauses freigestellt, es neben, in oder über der Paradedstraße zu errichten.

Das Finden wirtschaftlicher, sowie in technischer und hygienischer Beziehung einwandfreier Grundrißformen für die Wohnungen war zweifellos ein wesentlicher Bestandteil der Aufgabe. Das Hauptgewicht lag aber doch, und um so mehr, als es sich um die Lage an einer größeren, äußerst wichtigen Verkehrsstraße handelt, in dem Aufbau der Massen, in der rhythmischen Gliederung einer sehr langen, einseitigen Straßenwandung, die durch eine einmalige, energische Betonung — das verlangte Turmgebäude — einen natürlichen Schwerpunkt erhält. Für die Wirkung ist nicht nur die starke Schrägsicht beim Passieren der Berliner Straße maßgebend, sondern ebenso sehr die Frontalansicht aus naher und sehr weiter Entfernung vom Flughafen her, ja sogar vom Flugzeug aus, das um so eher je einheitlicher der Linienzug der Bebauung ist, eine klare Orientierung und Übersicht über das Flughafengelände mit seinem westlichen Abschluß erhält.

Nach ihrem ganzen Charakter war die Aufgabe somit in erster Linie als eine städtebauliche aufzufassen. Wir sehen hier von grundsätzlichen Erörterungen ab, ob die Aufgabe etwa in anderer Form noch weitblickender hätte angepackt werden können im Sinne eines neuen Vorschlages von Bruno Möhring, den Bebauungsplan aus dem Schnellbahnsystem zu entwickeln bzw. entsprechend umzustellen, an den Schnellbahnhaltestellen kleine Geschäftszentren mit starker Höhenentwicklung anzulegen, um die Wege des Großstädtlers von und zur Berufsstätte auf ein Mindestzeitmaß zu beschränken. Danach hätte die Bebauung in einem gewissen Umkreis von der Schnellbahnhaltestelle „Flugplatz“ als kom-

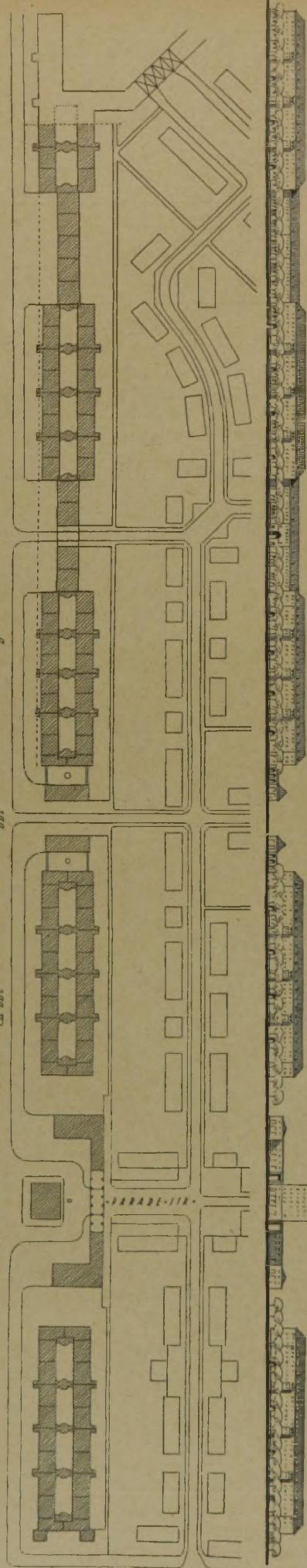


Abb. 2. Ein Preis von 5000 M. Verfasser: Arch. Otto Rudolf Salvisberg, Berlin-Studende. Lageplan. Maßstab 1 : 4000.

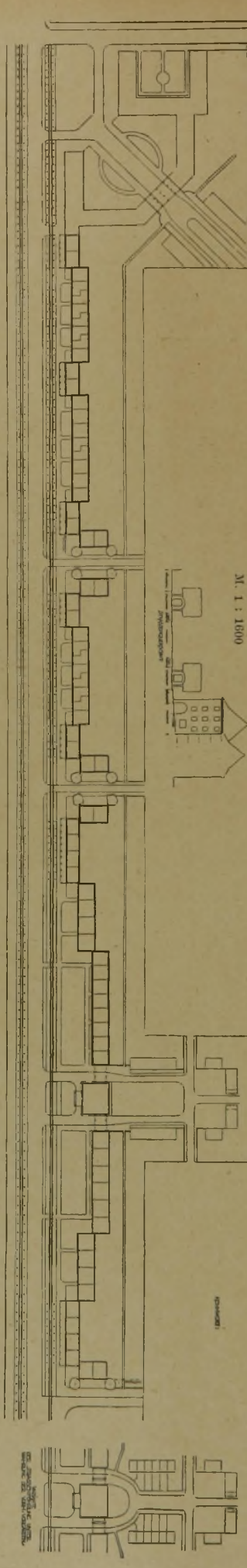


Abb. 3. Ein Preis von 5000 M. Verfasser: Arch. B. D. A. Reg.-Bmstr. a. D. Dr.-Ing. Ed. Jobst Siedler, Berlin. Mitarbeiter: Reg.-Bmstr. Bongartz, Berlin-Zehlendorf. Lageplan.

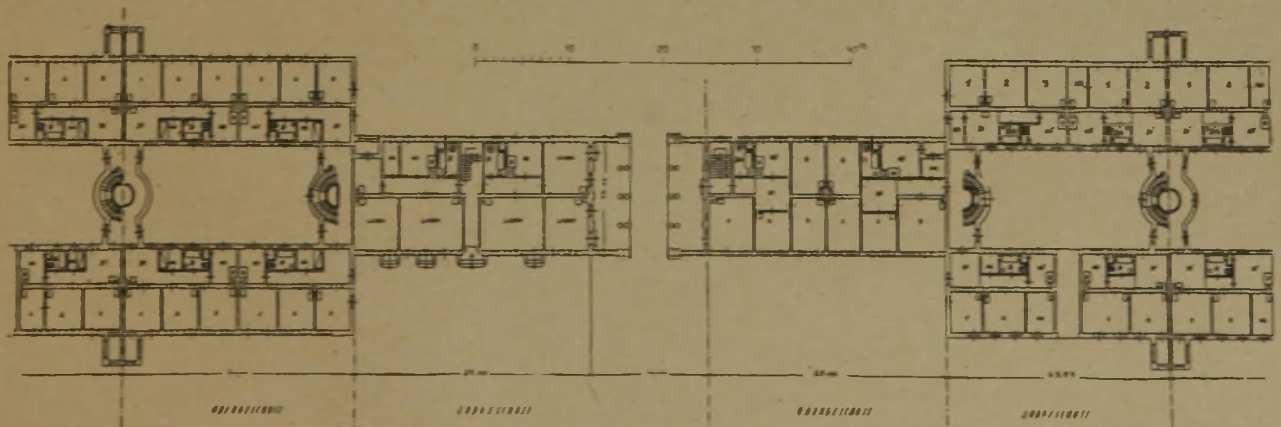
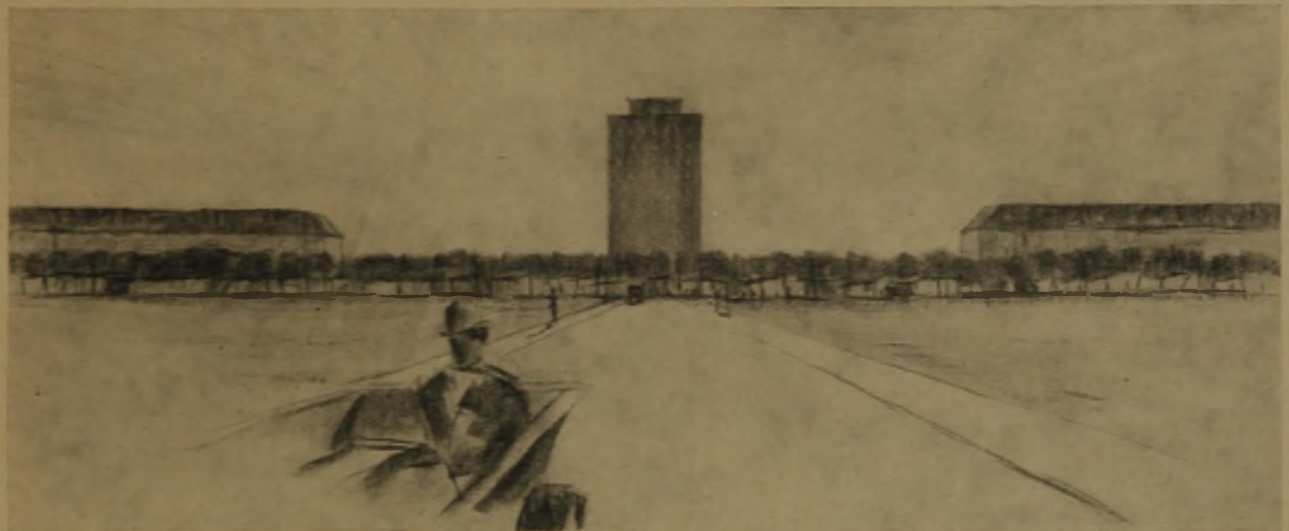
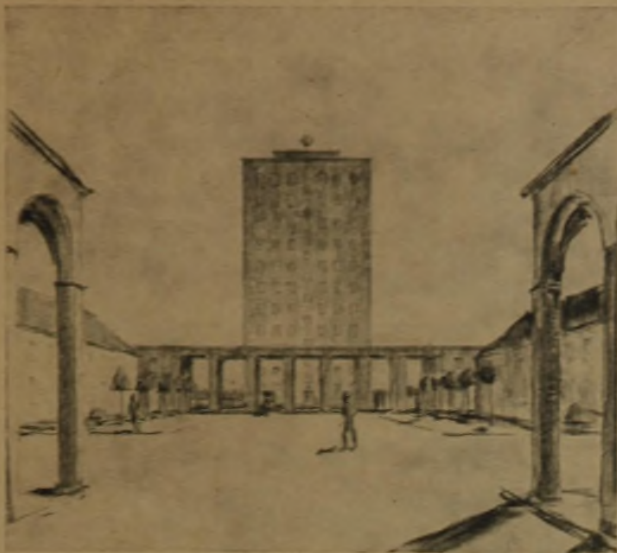


Abb. 4—8. Schaubilder und Ansicht des Turmhauses, Typengrundriß.
 Ein Preis von 5000 Mk. Verfasser: Reg.-Bmstr. a. D. Dr.-Ing. Ed. Jobst Siedler, Arch. B. D. A. Berlin.
 Mitarbeiter: Reg.-Bmstr. Otto Bongartz, Berlin-Zehlendorf. (Hierzu auch Abb. 3.)

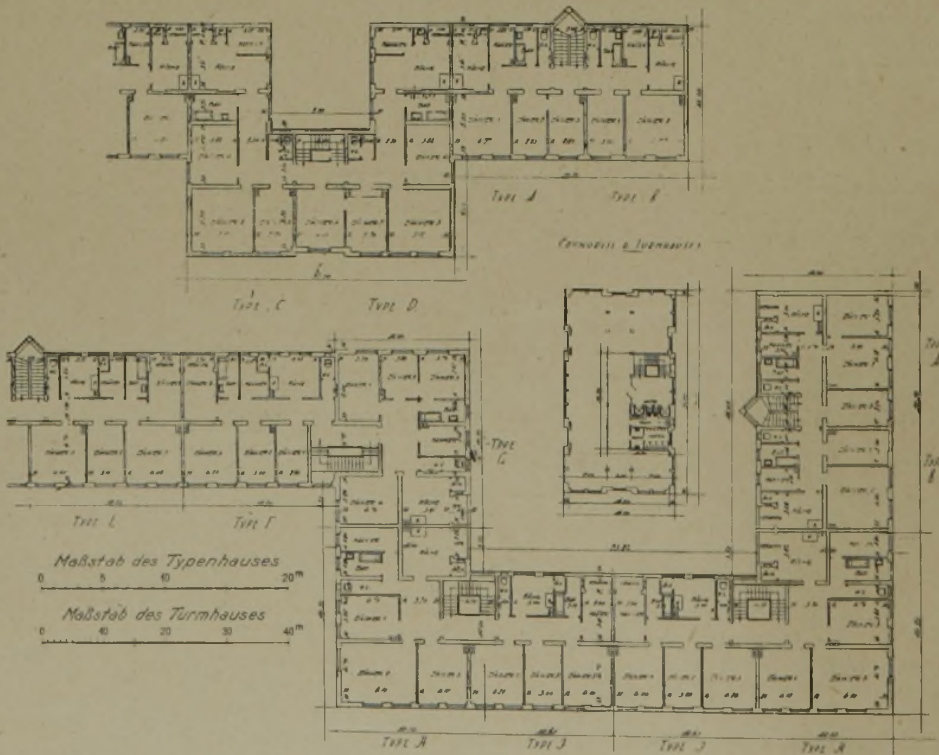
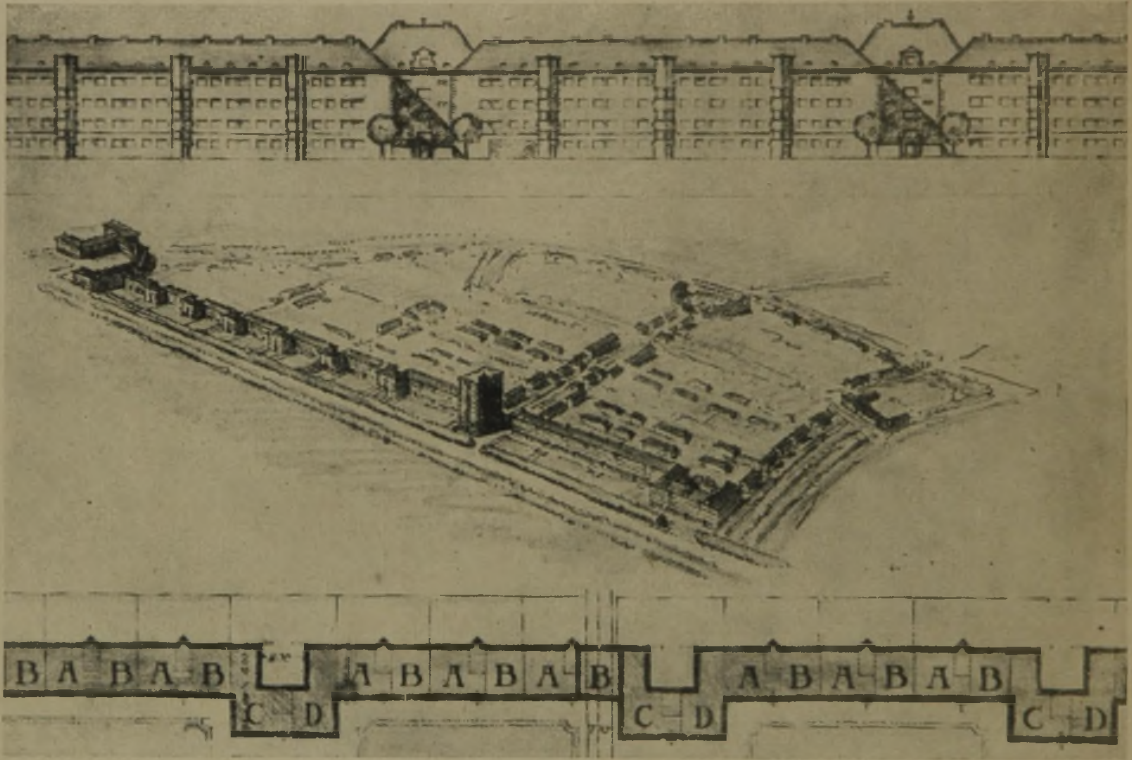


Abb. 9 (oben).
Schaubild der Front
an der
Berliner Straße.

Abb. 10 (Mitte).
Ansicht, Vogelschau-
bild und Lageplan.

Abb. 11 (unten).
Grundrisse.

Abb. 9—11.
Ein Preis von 5000 Mk.
Verfasser: Prof. P. Bonatz
u. Arch. F. Scholer,
Stuttgart.

mendes Geschäftsviertel des Flugwesens von vornherein zugeschnitten werden können. Mit dem Turmhaus der Junkers Luftverkehr A.-G. ist lediglich in den z. Zt. zulässigen Grenzen ein kleiner Ansatz dazu gemacht.

Wenn wir jedoch die Aufgabe so nehmen, wie sie gestellt ist und verwirklicht werden soll, so ist sie für die Aufrügestaltung einer langgestreckten Straßenfront ein Beispiel, das typische Bedeutung hat, weshalb wir sie an dieser Stelle behandeln.

Der Wettbewerb war unter Berliner Architekten ausgeschrieben und wurde im März d. J. entschieden. Er zeitigte im ganzen 91 Entwürfe, die im allgemeinen und zum Unterschied von zahlreichen anderen Wettbewerben mit städtebaulichem Charakter aus der letzten Zeit einen guten Durchschnitt hielten, was man zu einem angemessenen Teil wohl auf die Eindeutigkeit und Klarheit der hier vorliegenden Aufgabe zurückführen darf. Die Ausschreiberin hatte sich die Einladung einer beschränkten Zahl auswärtiger Architekten vorbehalten. Solche Einladungen waren ergangen an die Ar-

gehörten als Fachleute noch an die Herren Stadtr. Bräuning, Städtebaudir. Elkart, Oberbrt. Engelmann und Prof. Poelzig. Ein erster Preis wurde nicht vergeben, vielmehr beschloß das Preisgericht einstimmig, drei gleiche Preise von je 5000 M. und sieben Ankäufe von je 1000 M. zur Verteilung kommen zu lassen.

Unsere Abbildungen geben ausführlicher die drei preisgekrönten Arbeiten wieder, ferner eine Reihe von Ankäufen als kennzeichnende Beispiele für weitere Möglichkeiten der Lösung, ohne daß damit sämtliche Gedanken und Anregungen von praktischem Wert, die der Wettbewerb brachte, zu Worte kommen können. Nicht nur die übliche Landläufigkeit, auch mehr oder weniger interessante Experimente, besonders mit bezug auf die Turmgestaltung, fehlten unter den eingereichten Arbeiten nicht. Dennoch bleibt das Ergebnis, daß Großzügigkeit und Überzeugungskraft gerade hier einer möglichst einfachen Form mit allseitig klarer Umrißlinie innezuwohnen. Abstufungen des Turmes, starke Gliederungen seiner Masse, mit Rücksicht auf eine ge-

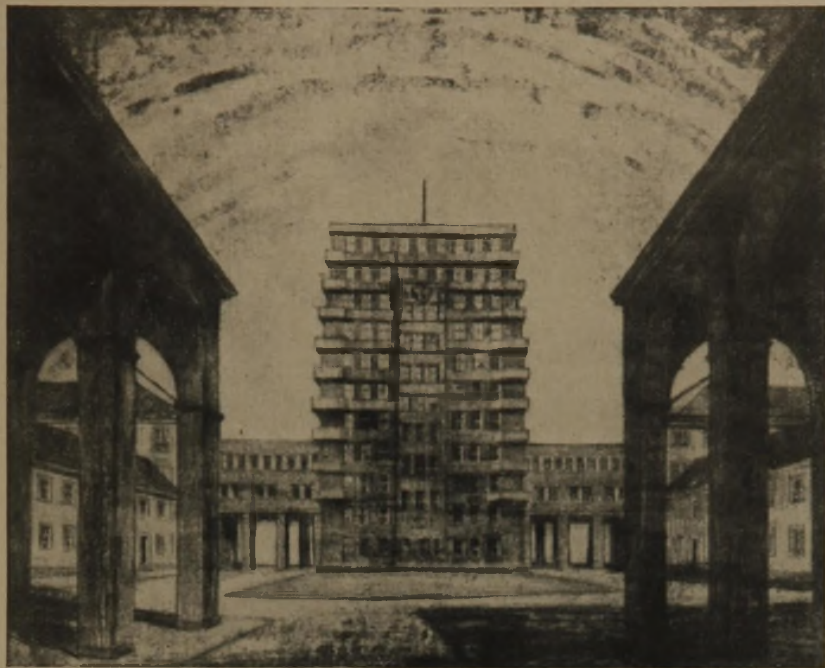


Abb. 12. Schaubild des Turmes aus der Paradestraße gesehen.



Abb. 13—18. Grundrißtypen.



Abb. 19 (hierüber). Teilansicht der Straßenfront mit Turm. — Abb. 20 (hierunter). Zugehörige Rückfront.



Abb. 12—20. Ein Preis von 5000 M. Verfasser: Arch. Otto Rudolf Salvisberg, Berlin-Südende. (Hierzu auch Abb. 1 u. 2.)

chitekten Höger in Hamburg, G. von Teufel in Karlsruhe, Prof. Dr. Bonatz in Stuttgart, Adolf Schmidt in Augsburg, Ernst Schwaderer mit Walter Hoß in Stuttgart, Paulsen in Dessau, Dipl.-Ing. Gerlach in Hindenburg O.-S., Dipl.-Ing. Scharoun in Insterburg. Dem Preisgericht, das unter dem Vorsitz des Geheimrats Ludwig Hoffmann tagte,

fällige Wirkung aus der Nähe und bequemere Überleitung zu der niedriger gehaltenen Randbebauung, mögen sie noch so geschickt und künstlerisch einwandfrei sein, verdunkeln bereits die Wirkung aus weiterer Entfernung, die von allen Seiten, auch im Zuge der Berliner Straße, eine wesentliche Rolle spielt. Dagegen kann in bezug auf die Wohnhausbebauung die räum-

liche Abstufung der Fronten nach der Tiefe, die Feinheit in der Linienführung der Dächer für die Wirkung an der Straße von entscheidender Bedeutung sein, ohne dabei für die Sicht aus der Ferne überhaupt in Betracht zu kommen.

Unter diesen Gesichtspunkten verdienen zuvörderst die drei preisgekrönten Arbeiten volle Anerkennung. Sie zeigen, daß eine wohlgedachte Einfachheit der Lösung (die nicht mit primitiver Einfachheit zu verwechseln ist) immer noch am stärksten für sich spricht. Alle drei Lösungen geben klare, rechteckige Turmkörper mit energischer Höhenentwicklung, die für die Frontalansicht durch Einschnitte von der Wohnhausbebauung deutlich und ohne den Versuch einer allmählichen Überleitung der Massen getrennt ist. Alle drei Entwürfe nehmen auch mit richtigem Gefühl den architektonischen Charakter der Siedlung auf.

Im Entwurf von Prof. Paul Bonatz und Architekt F. Scholer, Stuttgart (Abb. 9—11, S. 84), die einen der drei gleichwertigen Preise erhielten, ist die Wohnhausbebauung sehr stark hinter die Bauflucht zurückgenommen. Mit dem Verschieben eines flankierenden Traktes am Deutschen Ring (entsprechend der Kopfbebauung im Süden) erreichen die Verfasser, daß die Gesamtanlage, stärker als die anderen Arbeiten, als in sich geschlossene Einheit wirkt, die räumlich von einer etwaigen veränderten Umgebung gewissermaßen unabhängig ist. Der vorgerückte wuchtige Turm wird maßgebend für die Gliederung der Wohnhausfront, bei der seine Form in kleinerem Maßstab sich gleichmäßig wiederholt. Die damit hergestellte Beziehung erzeugt einen einzigen großen Rhythmus, der das Ganze beherrscht. Das Preisgericht hebt die „architektonisch außerordentlich geschickte“ Lösung der gesamten Randbebauung hervor, weist aber zugleich auf die nicht genügende Ausnutzung der Grundflächen hin. Im Protokoll heißt es weiter:

„Der Grundriß der vorgezogenen Flügelbauten ist im einzelnen nicht wirtschaftlich und mit kleineren Mängeln behaftet. Die Durchführung der Querstraßen durch die Randbebauung erscheint zufällig. Besonders bemerkenswert ist der architektonische Rhythmus der Vorderfront, zusammen mit der Stellung des Turmhauses, die verkehrlich und städtebaulich gut gelöst ist. Die Rückfront befriedigt in ihrem Rhythmus weniger.“

Zum Unterschied vom Entwurf Bonatz und Scholer arbeitet Architekt Otto Rudolf Salvisberg, Berlin-

Südende, in seinem ebenfalls mit einem Preis ausgezeichneten Entwurf (Abb. 1, S. 81; Abb. 2, S. 82; Abb. 12—20, S. 85), der sich durch die feinfühlig architektonische Behandlung besonders auszeichnet, mit einem starken Gegensatz in der Ausbildung des Turmes und der Wohnhäuser, vielleicht sagt man besser: mit einer sehr starken architektonischen Steigerung, denn die Wagerechte, die sich für die Aufteilung der Wohnhausfassade zwanglos ergibt, wird im Turm zum alleinigen Gestaltungsmotiv durch die in jedem Geschoß umlaufenden Bänder, die an den Ecken balkonartig vorgekragt sind und dem Turmgebilde ein sehr charaktervolles Aussehen geben. Das Urteil des Preisgerichts lautet:

„Die Gesamtanordnung der Baugruppe und des Turmhauses ist gut. Die lange Front ist durch entsprechende Gruppierung geschickt gegliedert, die Grundrisse im einzelnen sind wirtschaftlich und gut gelöst. Dagegen ist die Gesamtausnutzung der Fläche zu gering.“

Der dritte preisgekrönte Entwurf stammt von Architekt B. D. A. Reg.-Baumeister a. D. Dr.-Ing. Ed. Jobst Siedler mit Reg.-Baumeister Bongartz als Mitarbeiter. Von dieser Arbeit darf ganz besonders gesagt werden, daß sie, soweit bei einem Ideenentwurf überhaupt auf die formale Gestaltung schon geschlossen werden kann, sich den vorhandenen Siedlungsbauten angleicht. Der Gegensatz Turm und Wohnhaus ist hier ganz ins Räumliche und damit Städtebauliche übertragen und wohl in keinem Entwurf mit stärkerer Entschiedenheit herausgearbeitet. Durch das Mittel der Isolierung wird der Turm schlagkräftig herausgehoben und wirkt überzeugend als Wahrzeichen für die Umgebung, vor allem für das Freigelande des Flugplatzes. Das Preisgericht äußert sich zu dieser Arbeit mit den folgenden Worten:

„Das Projekt zeigt im Gegensatz zu den meisten anderen den Versuch, das Gelände genügend auszunutzen und trotzdem architektonisch die ganze lauzen Baufront gut zu gliedern. Die Grundrisse im einzelnen sind wirtschaftlich; der Zugang zur Treppe könnte besser gelöst sein. Der Abschluß der Paradestraße durch das Turmhaus und Kolonnaden ist räumlich sehr reizvoll, jedoch erscheint die Umleitung des Verkehrs noch nicht einwandfrei gelöst.“

(Besprechung der Ankäufe folgt in Nr. 12.) —

G. Wohler.

Die Anordnung der Grünflächen in und bei den Städten.

Von Dr. Dr.-Ing. J. Stüb ben.



on allen Aufgaben des Städtebaues ist es die Anordnung der öffentlichen Grünflächen, die sich in den letzten Jahrzehnten der größten Fortschritte zu erfreuen hatte. Hier soll versucht werden, das Wesen dieser Fortschritte kurz darzulegen und die Ausführbarkeit mit einigen Worten zu erläutern.

Während das Stadtgrün sich früher im wesentlichen auf die Bepflanzung breiter Straßen, den gärtnerischen Schmuck freier Plätze und die Anlage öffentlicher Gärten zu beschränken pflegte, wofür man im ganzen etwa ein Zehntel der Stadfläche in Anspruch nahm, sind nun hinzutreten oder zu wesentlich größerer Bedeutung gelangt,

1. Spiel- und Sportplätze;
2. Verbindung der öffentlichen Parkanlagen durch „Grünbänder“, die zumeist als Promenaden neben Fahrstraßen und Wasserläufen, oder aber als „Innenpromenaden“ ausgebildet werden. Die letzten durchqueren die Baublöcke zwischen den Hausgärten, dienen nicht dem Anbau, sind nur für Fußgänger bestimmt und frei von Lärm, Staub und den Gefahren der Fahrstraßen;
3. Wald- und Wiesenflächen der Stadtumgebung;
4. für die Dauer bestimmte Nutzgartenflächen (Pachtgärten, Kleingärten);
5. für die Dauer bestimmte landwirtschaftliche Nutzflächen in der Stadtumgebung;
6. Rennbahnen, Stadien, Friedhöfe, Flugfelder.

A. Innerhalb der Stadt.

Zu 1. Die Spielplätze waren früher nur sehr vereinzelt vorhanden. Man legte die hierzu geeigneten

freien Stadtplätze zumeist durch gärtnerische Bepflanzung als sogenannte „Schmuckplätze“ an, die entweder gar nicht zum Betreten bestimmt waren oder in Gestalt kleiner Parkanlagen mit Fußwegen durchzogen, mit Sitzplätzen ausgestattet, auch durch Denkmäler, kleine Verkaufshallen, Wasserkinste u. dergl. verschönert wurden. An ihre Stelle traten nun in beträchtlicher Zahl einfach angelegte „Kinderspielplätze“, die in sogenannter Kinderwagen-Entfernung voneinander verteilt werden. Sie sind ausschließlich dem Spiel der Kleinen gewidmet, während die begehbaren Schmuckplätze mehr der allgemeinen „Erholung“ dienen (Erholungsplätze).

Die für die Erwachsenen bestimmten „Sportplätze“ haben ihre Heimat in England. Nachdem in den letzten Jahrzehnten die verschiedenen Arten des Rasensports in Deutschland sowohl als in anderen Ländern des Kontinents eine schnelle und umfangreiche Verbreitung gefunden haben, ist das Bedürfnis nach geeigneten Freiflächen für Tennis, Fußball, Schlagball, Croquet, Golf usw. immer stärker hervorgetreten und hat in fast allen Städten die Anlage von verschiedenartigen Sportflächen in ansehnlicher Zahl ins Leben gerufen.

Die Spiel- und Sportplätze können für sich selbständig angelegt, auch mit Schulhäusern und ähnlichen Anstalten verbunden, in öffentlichen Gärten eingerichtet oder mit den unter 2) zu besprechenden Grünbändern innerhalb der Stadt und mit den unter 3) genannten Wald- und Wiesenflächen außerhalb der Stadt vereinigt werden. Es würde zu weit führen, die erforderliche Größe und Beschaffenheit der Spiel- und Sportplätze hier im einzelnen darzulegen. Es möge der Hinweis genügen, daß für Spiel und Sport

etwa 3^{qm} oder mehr auf den Kopf der Bevölkerung gefordert werden. Bei einer Bewohnerzahl von durchschnittlich 150 bis 200 auf 1^{ha} würde dies 4,5 bis 6 v. H. der Stadtfläche ergeben.

Zu 2. Die Grünbänder haben ihre Heimat in den Vereinigten Staaten. Sie sind vor etwa 20 Jahren in Deutschland und anderen Ländern Europas eingeführt worden und erfreuen sich einer stets wachsenden Anwendung. Namentlich sind es die durch die Baublöcke geführten, an geeigneten Stellen zu Ruheplätzen erweiterten Innenpromenaden, die kaum noch in einem modernen Stadtbauplan fehlen. Sie verbinden die öffentlichen Gärten usw. und sind als ruhige, staubfreie, auch für alte Leute und Kinder sichere Fußwege besonders beliebt. Während man Bäche und sonstige kleine Wasserläufe früher gern in die Straßen zu legen und einzuwölben pflegte, werden sie jetzt zumeist in die Blöcke aufgenommen und dienen mit ihren bepflanzten Ufern, ihrem klaren Gewässer und den rauschenden Wehren zur landschaftlichen Verschönerung der Promenadenwege.

In neuester Zeit haben die Innenpromenaden eine sehr bedeutsame Wichtigkeit erlangt infolge der starken Zunahme der Kraftwagen und Motorräder, die den Verkehr sowohl der Fußgänger als der gewöhnlichen Fuhrwerke auf Stadt- und Landstraßen gefährden. Man beginnt deshalb im Außengelände der Städte — in volkreichen Gegenden auch über Land — selbständige Straßen zu planen und anzulegen, die ausschließlich für den Autoverkehr bestimmt sind. Diese „Autostraßen“ oder „Bahnstraßen“ sind vom Anbau frei zu halten; sie kreuzen vorhandene Wege und ebenfalls neue, zum Anbau dienende Straßen mittels Über- oder Unterführungen, so daß die Schnelfahrt nirgendwo den gewöhnlichen Verkehr stört oder von diesem gestört wird. Da es indes schwierig und oft fast unmöglich ist, solche selbständigen Autostraßen nachträglich in bestehende und im Bau begriffene Stadtteile einzuführen, so werden die Straßen der inneren Stadt von Kraftwagen und Motorrädern nicht frei gehalten werden können. Selbst die reinen Wohnstraßen werden dem Autoverkehr insofern offenstehen, als dieser an den dortigen Wohnungen sein Ziel findet. Immerhin kann in solchen „Wohnstraßen“ nicht von einer eigentlichen Verkehrsgefährdung gesprochen werden, während in den städtischen Verkehrs- und Geschäftsstraßen die gewöhnlichen Fuhrwerke und namentlich die Fußgänger starken, ja unerträglichen Gefahren ausgesetzt sein können. Hier bieten zweckmäßig geführte reine Fußwege, die die Baublöcke durchziehen und die Wohnstraßen in der Ebene, die Verkehrsstraßen mittels Über- oder Unterführungen kreuzen, eine willkommene Aushilfe. Diese ist zwar in alten Stadtteilen nachträglich schwer erreichbar, dagegen für neue Stadtteile oder in größeren Stadtbauplänen — vielleicht sogar in Überlandplänen — mit Leichtigkeit vorzusehen. In hügeligem Gelände ergeben sich bei organischer Planung die Über- und Unterführungen fast von selbst. Sie bieten aber auch in der Ebene nur geringe Schwierigkeiten, weil in den Fußwegen starke Rampensteigungen, unter Umständen sogar Treppenstufen, zulässig sind. Es versteht sich, daß sowohl die Autostraßen als diese selbständigen Fußwege, erste durch Rampen, letzte, wie erwähnt, durch Rampen oder Treppen, mit den eigentlichen Stadtstraßen, die allein dem Anbau dienen, an den Kreuzungsstellen in passende Verbindung gesetzt werden können, soweit dies als nötig erachtet wird.

Die selbständigen Fußwege werden zweckmäßig als 4 bis 6^m breite Pfade mit Baumreihen angelegt und beiderseits mit 4 bis 5^m breiten Grünstreifen eingefabt, so daß sie ein etwa 12 bis 16^m breites Band zwischen den Hausgärten in Anspruch nehmen und in die öffentlichen Grünflächen einbezogen werden können. Private Zugänge von den Gärten her sind vertragsweise zulässig.

So wird also das zukünftige Straßennetz einer Stadt außer den bisherigen Straßen und Plätzen, Eisenbahnen, Wasserläufen und Grünflächen noch zwei Arten selbstständiger Verkehrswege enthalten, die nicht zum Anbau bestimmt sind, nämlich: die Autostraßen, die so weit als möglich in die Stadt eindringen sollen, und die Innenpromenaden, die nicht bloß die öffentlichen Gartenanlagen als sogenannte Parkways miteinander verbinden, sondern auch als geschützte Fußwege den sicheren Verkehr der Fußgänger zwischen den Stadtteilen und von der inneren Stadt nach außen zu vermitteln haben. Welchen Raum diese geschützten Fußwege im ganzen in Anspruch nehmen werden, ist noch nicht erprobt. Schätzt man ihn auf etwa 2 bis 2,5 v. H. der Stadtfläche, so ergeben sich, wenn man die älteren Grünanlagen (trotz Beschränkung der Schmuckplätze) mit 10 v. H. beibehält und die Sport- und Spielplätze mit

4,5 v. H. ansetzt, ein um 17 v. H. schwankender Grünflächen-Anteil, abhängig selbstredend von der Dichtigkeit der Bevölkerung.

B. Außerhalb der Stadt.

Zu 3. Was die dauernde Erhaltung von Wald- und Wiesenflächen in der Stadtumgebung betrifft, so haben zwar schon früher manche Städte, z. B. Rom und Florenz, Paris und Berlin, auch mehrere rheinische Städte, dafür Sorge getragen, daß außerhalb der bebauten Stadtteile Wald-, Wiesen- und Parkflächen geschont und frei gehalten werden. Aber die Erkenntnis der Notwendigkeit dieses Außengrüns ist doch erst in jüngster Zeit, und zwar hauptsächlich durch die englische Gartenstadtbewegung und die vorbildliche Planung des Wiener Wald- und Gartengürtels allgemein verbreitet worden. Eine erhöhte Wertschätzung und eine bestimmte Richtung hat die Anordnung des Außengrüns sodann empfangen durch die ebenfalls aus England gekommene Anregung der planmäßigen Einschränkung der zusammenhängenden baulichen Stadterweiterung und die Erhaltung oder Schaffung selbstständiger (self containing) Vororte, sogenannter Trabantenstädte von gleichfalls beschränkter Größe. Dadurch sind die äußeren Grünflächen nach Lage und Gestalt ein wesentlicher Bestandteil der Stadtplanung geworden und werden es mehr und mehr. Sie ergänzen das planmäßig geordnete Gesamtweichbild, in welches die Zentralstadt und die Vororte gemeinsam eingebettet werden.

Zu 4. Nun aber ist dieses Grün des Gesamtweichbildes nicht auf Wald-, Wiesen- und Parkflächen nebst Zubehör beschränkt, sondern es soll auch dauernd zu erhaltende Nutzgärten enthalten, die an die Stadtbewohner für Bewirtschaftung und Pflege sowie für Erholungszwecke abgegeben werden, und zwar zunächst pachtweise in beschränkter Größe (Pacht- und Kleingärten). Durch die Errichtung von offenen Lauben oder kleinen Baulichkeiten für vorübergehenden Aufenthalt entstehen die sogenannten Laubenkolonien, die bisher der fortschreitenden Bebauung weichen mußten, in Zukunft aber, jedenfalls teilweise, dauernde Bestandteile der Stadtanlage sein sollen.

Zu 5. Entsprechend den Grundsätzen der englischen Gartenstadt treten als Teile des Stadtganzen dauernd landwirtschaftlich zu benutzende Flächen hinzu, die als Äcker zu bewirtschaften sind und nur mit solchen Baulichkeiten besetzt werden dürfen, die dem landwirtschaftlichen Betrieb dienen.

Zu 6. Schließlich bieten die grünen Außenflächen des städtischen Gesamtweichbildes, die die Zentralstadt und die Vororte voneinander trennen und nach Möglichkeit in einheitlicher Verwaltung stehen sollen, die willkommene Gelegenheit zur Einrichtung von Rennbahnen, Stadien und sonstigen Sportanlagen im Großen, von Friedhöfen, Anzuchtgärten und Baumschulen, sowie unter Umständen auch von Flugfeldern, deren Bedeutung, Zahl und Gebrauch mit der Entwicklung des nationalen und internationalen Flugwesens von Jahr zu Jahr zunehmen.

C. Die Ausführung.

Für die Ausführung der Grünanlagen zu 1) und 2) genügt zumeist die bestehende Gesetzgebung. Insofern diese mit Einschluß der Straßen und freien Plätze einen bestimmten Prozentsatz des in Betracht kommenden Teiles der Stadtfläche, z. B. 35 oder 40 v. H., nicht überschreiten, kann die Gemeinde den Erwerb durch die „Umlegung“ der unregelmäßig Grundstücke in der Weise erreichen, daß jeder Grundbesitz den genannten Hundertsatz seines Landes unentgeltlich abzutreten hat, während ihm das verbleibende Flächenmaß von mindestens 65 oder 60 v. H. seines ursprünglichen Besitzes in Gestalt von regelmäßigem Baugelände an bebauungsfähigen Straßen und Plätzen überwiesen wird. Überschreitet der Bedarf an Grünfläche und Straßenfläche den unentgeltlich abzutretenden Hundertsatz — was namentlich bei Anlagen größerer öffentlicher Gärten der Fall sein wird — so hat die Gemeinde die überschießenden Flächenteile entweder vor der Umlegung aus der Umlegungsmasse gütlich zu erwerben oder nachher den Eigentümern im Wege der Enteignung zu entschädigen. Der vorherige Erwerb, soweit möglich, ist vorzuziehen.

Was die Grünflächen zu 3) betrifft, so wird es nur in einzelnen Fällen tunlich sein, daß die Gemeinde sie ausnahmsweise oder teilweise durch das Verfahren der Umlegung erwirbt. Das ist z. B. in Köln bei Anlage des sogenannten „Grüngürtels“ an Stelle einer bisher mit dem militärischen Bauverbot belegten, durch die Auflassung der Festungswerke frei gewordenen Geländezone geschehen. Hier war es der Stadtverwaltung gelungen, durch ein besonderes preußisches Gesetz den obigen, unentgeltlich ab-

zutretenden Hundertsatz auf 50 v. H. zu erhöhen, was, so weit bekannt, für die Ausführung des Grüngürtels hingereicht hat.

Im allgemeinen aber handelt es sich bei den dauernd zu erhaltenden Wald- und Wiesenflächen der Stadtumgebung um einen größeren Hundertsatz des Landes, also um einen schwerwiegenden notwendigen Eingriff in das private Eigentumsrecht, der, schon um Willkür zu verhüten, mit sorgfältigen gesetzlichen Bürgschaften zu umkleiden ist. Es wird kaum zulässig sein, ohne angemessene Schadloshaltung ein dauerndes Bauverbot für die ausgedehnten äußeren Grünflächen des städtischen Weichbildes auszusprechen, weil es zu Ungerechtigkeiten führen müßte, dem einen Grundbesitzer die bauliche Ausnutzung seines Eigentums zu gestatten, dem benachbarten Besitzer aber die bauliche Ausnutzung ohne weiteres entschädigungslos zu untersagen. Andererseits könnte es aber ebenso ungerecht sein, den Eigentümern des Landes in den Grünzonen sofort eine namhafte Entschädigung zuzubilligen, während es sich doch oft nur um den Verzicht auf einen möglicherweise in der Zukunft eintretenden, keineswegs sicheren Gewinn handelt. Indes, wo ein Wille ist, findet sich auch ein Weg. Einen billigen Ausgleich zu finden, ist Aufgabe einer weisen Gesetzgebung.

Selbstredend vermindern sich die Schwierigkeiten, wenn — wie bei den englischen Gartenstädten — die dauernd unbebaut zu erhaltenden Außenflächen sich in

Vermischtes.

Über den zukünftigen Aufbau der deutschen Großstadt hielt Prof. Bruno Möhring in der Märkischen Arbeitsgemeinschaft der Freien Deutschen Akademie des Städtebaues einen Vortrag, in dem ein neuer, auch für die Neugestaltung der Berliner Bauordnung wichtiger Gesichtspunkt zur Erörterung gestellt wird. Der Gedankengang seiner Ausführungen war kurz der folgende:

Das hohe Geschäftshaus in der Großstadt bietet Vorteile, auf die wir nicht verzichten können und dürfen, umso mehr, als die räumlich freier und offener gehaltene Gestaltung der Wohnviertel und eine starke Zusammenfassung der Arbeitsstätten sich gegenseitig bedingen. Der Flachbau ist für die Großstadt an und für sich die teuerste Bauweise. Für den Erwerbstätigen ist er besonders teuer und gesundheitlich infolge der täglichen großen Wegüberwindungen von und zur Arbeitsstätte, für die man unter gegenwärtigen Verhältnissen in Berlin bei neuen Siedlungen im allgemeinen zwei Stunden ansetzen muß, keineswegs einwandfrei. Zur Vorortbahn muß meistens noch ein innerstädtisches Verkehrsmittel treten, um die Verbindung von Wohn- und Arbeitsstätte zu vermitteln. Radiales Vortreiben der innerstädtischen Schnellbahnen in dünn besiedelte Außengebiete (also Verminderung der Hauptfahrzeit) genügt zur Abhilfe noch nicht, wenn das Umsteigen auf andere Verkehrsmittel bleibt. Hier kann nur ein wohl überlegter Bebauungsplan in Verbindung mit einer Bauordnung helfen, die vereint in die verworrenen Verhältnisse der Großstadt Ordnung bringen.

Die Zonenverordnung ist für manche Teile der großen Gebiete eine Art Zwangsjacke. Sie kann nur eine Grundlage sein, dagegen kann sie nicht alle Fälle voraussehen. Nach der neuen Bauordnung für Berlin wird man in Alt-Berlin für Wohnhäuser fünf Stockwerke in Randbebauung und für Geschäftshäuser sechs Stockwerke bauen können. Ausnahmen in besonderen Fällen sollen zulässig sein. Dieser Festlegung widerpricht der aus zwingender Notwendigkeit entstandene Aufstockungsgedanke, ferner auch der Vergleich mit der Entwicklung anderer Großstädte (London: zehngeschossige Neubauten in den Geschäftsstraßen, z. B. am Piccadilly; Hamburg: acht- bis zehngeschossige Bürohäuser, die sich sehr bewähren).

Die Aufgabe ist: „Wie verkürze ich dem Publikum die Wege, damit an kostbarer Zeit gespart wird, wie entlaste ich den Verkehr, wie schone ich die bestehenden Werte, wie schaffe ich Wohnungen, wie sorge ich für die Bau-tätigkeit?“

Der Vorschlag des Vortragenden lautet: Der Bebauungsplan hat sich nach unserem Schnellbahnplan zu richten. Die Vorteile der Schnellbahnen sind noch nicht genügend ausgenützt. Es muß erstrebt werden, daß für eine große Anzahl der in den Außenbezirken Wohnenden, die die Schnellbahnen benutzen, unmittelbar an den Schnellbahnhaltestellen die Arbeitsstätten geschaffen werden, so daß sie hier auf kürzestem Wege innerhalb von zwei bis drei Minuten auf ihren Arbeitsplatz gelangen. Es müßten also an den Bahnhöfen im Umkreise von etwa 100 m bis 300 m gewissermaßen Kerne, Sammelstellen von zehnstöckigen Büro- und Geschäftshäusern entstehen. Damit würden große

der Hauptsache bereits in öffentlichem Eigentum befinden, oder wenn die Gemeinde sich zu deren Ankauf entschließen kann. Nötigenfalls müßte der Gemeinde das Recht der Zonenenteignung zuerkannt werden. Auf diese Fragen näher einzugehen, würde hier zu weit führen.

Zu 4. und 5. Was die Nutzgärten und die Landwirtschaftsflächen betrifft, so wird das Bauverbot die Eigentümer zwar im allgemeinen weniger schädigen. Immerhin treten aber auch hier ähnliche Entschädigungs-, Ankaufs- und Enteignungsfragen auf wie unter 3.

Zu 6. Das für Rennbahnen, Stadien, Friedhöfe, Flugfelder und ähnliche Benutzungszwecke bestimmte Gelände wird, soweit es sich nicht im öffentlichen Eigentum befindet, im allgemeinen durch gütlichen Kauf zu erwerben sein. Aber auch für manche dieser Anlagen ist das Enteignungsrecht unentbehrlich.

Schluß.

Die städtischen Grünflächen sind weit mehr als ein Schmuckmittel. Ihre wohlüberlegte reichliche Anordnung und zweckmäßige Verteilung im Innern und Äußeren der Stadt ist von der größten sozialen und gesundheitlichen Bedeutung, und deshalb eine der vornehmsten Aufgaben des Städtebaues. Die richtige Lösung dieser Aufgabe verbürgt zugleich die sachgemäße Größenbeschränkung der Zentralstadt sowie die gute Verteilung und Bemessung der Trabantenstädte. —

Menschenmengen, die sich heute durch die Straßen ergießen, sofort aufgesogen und dem zeitraubenden und gefährlichen Straßenverkehr entzogen.

Prof. Möhring erläutert den Vorschlag am Beispiel der Nord-Südbahn, die, da der Süden durch das Hindernis des Tempelhofer Feldes in der Entwicklung zurückgeblieben ist, am ehesten in günstig zur Stadtmitte gelegene Bezirke mit flacher Besiedlung geführt werden kann (Ausbau der Untergrundbahn zunächst bis zur Dorfaue Mariendorf, dann bis Lichtenrade). Von der Dorfaue M. bis zum Halleschen Tor dauert eine Straßenbahnfahrt 33 Minuten, eine Schnellbahnfahrt etwa 15 Minuten. Die in Ausführung begriffene Strecke der Nord-Südbahn bis Ringbahnhof Tempelhof, der nunmehr wichtiger Verkehrsknotenpunkt wird, schafft die Haltestellen Gneisenaustraße, Dreibundstraße, Flughafen und Tempelhof. Die vorgeschlagenen Geschäftshauskerne würden an diesen Bahnhöfen eine große Erleichterung für die im Süden angesiedelten und anzusiedelnden Arbeitskräfte bedeuten. Dagegen ist die bisherige Art der Bebauung des Tempelhofer Feldes mit einstöckigen Siedlungshäusern für die Wirtschaftlichkeit der genannten Strecke sehr belastend. Am Bahnhof Flughafen wird mit dem Bürohaus der Junkers-Werke ein Anfang im Sinne des Möhring'schen Vorschlages gemacht. Dagegen verhindert zunächst noch die Zonenverordnung, daß hier in Zukunft ein Sammelpunkt des Geschäftslebens der Flugzeugindustrie und der ihr verwandten Betriebe entsteht. Ähnlich wären mit Überlegung Geschäftskerne für andere Industrien an geeigneter Stelle zu entwickeln.

Eine Neugestaltung der Großstadt in diesem Sinne würde Übersicht und Ordnung erleichtern, der Überlastung des Straßenverkehrs entgegenwirken und Bauaufgaben für längere Zeit schaffen. Auch das Stadtbild als Ganzes würde stärkeres Leben gewinnen. —

Literatur.

Städtebau-Vorträge der Dresdener Städtebauwoche 1924 mit Einleitung von Ewald Genzmer und Paul Wolf. Der Zirkel, Architekturverlag G. m. b. H., Berlin 1924. Preis 25 M. —

Denkschrift des Landkreises Breslau zur Frage der Eingemeindung von Vorortgemeinden in die Stadt Breslau. Herausgegeben von Landrat Bachmann und Architekt May. Breslau, März 1925. —

Straßendurchbrüche als Mittel für die Verbesserung des Berliner Verkehrsproblems. Von Dr.-Ing. E. Giese, Professor an der Techn. Hochschule Berlin. Mit 47 Abb. und einer Tafel. Berlin 1925. Verlag der Verkehrstechnik. Preis brosch. 10 M. —

Wir behalten uns vor im einzelnen auf die vorstehend genannten Neuerscheinungen zurückzukommen. —

(Die Schriftleitung.)

Inhalt: Der Ideenwettbewerb zur Randbebauung des Tempelhofer Feldes in Berlin. — Die Anordnung der Grünflächen in und bei den Städten. — Vermischtes. — Literatur. —

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