

DEUTSCHE BAUZEITUNG

59. JAHRGANG * N^o 47 * BERLIN, DEN 14. JUNI 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.

Der Ideenwettbewerb zur Randbebauung des Tempelhofer Feldes in Berlin.

(Schluß aus Nr. 11.)



on den im Wettbewerb angekauften Arbeiten sei hier zunächst der Entwurf von Prof. Heinrich Straumer, Berlin, genannt, der in der Bewältigung der Massen, im Gesamtunriß und im Rhythmus der Straßenfront starke Verwandtschaft mit den preisgekrönten Arbeiten zeigt (Abb. 20 hierunter, Abb. 24, S. 91, Abb. 25, S. 92). Der Turm schiebt sich in einfacher Weise zwanglos in einen platzartig zurückgezogenen Trakt der Randbebauung ein. Er wird nicht allein durch seine Baumasse sondern auch noch durch ein architektonisches Mittel, wie es Salvisberg in entgegengesetzter Art in seinem Entwurf anwendet, zur Wirkung gebracht, nämlich durch die straffe, senkrechte Aufteilung, deren stark monumentaler Zug vor allem in dem Schaubild zur Variante (Abb. 1, hierneben) zur Geltung kommt. Wir lassen im übrigen zu dieser Arbeit noch das Preisgericht sprechen.

„Die Ausnutzung des Grundstückes ist sehr gering. Die Grundrisse im einzelnen sind wirtschaftlich. Die Lösung der Fassaden und des Turmhauses verrät eine geübte Hand, obwohl das Turmhaus nicht den Charakter eines Bürohauses zeigt, der sogar in der Variante noch weniger zum Ausdruck kommt.“

Architekt Höger, Hamburg, zeigt in seinem ebenfalls angekauften Entwurf (Abb. 21—23 auf S. 91) eine ganz anders geartete Auffassung vom Schwerpunkt der Anlage, dem Bürohaus am Eingang der Paradestraße. Er liefert ein interessantes architektonisches Schaustück in Backstein, das sich schon durch die reiche architektonische Behandlung sowie durch die Verschiedenheit des Materials aus der Wohnhausbebauung stark heraushebt und allerdings auch von ihr trennt. Die Paradestraße ist mit dem massigen Turmkörper, der von einem schlanken, kleineren Turmaufbau gekrönt ist, überbaut. Aber dieser Turm ist kein Einzelgebilde, sondern verschmilzt mit zwei flankierenden Baukörpern, die sich in ihrer Höhe

der Randbebauung angleichen zu einem großen Verwaltungsgebäude von reizvoller Gesamtwirkung, die nicht nur frontal, sondern auch durch die Überschneidungen für den Blick aus der Berliner Straße zur Geltung kommt. Städtebaulich hat der Entwurf, der letzten Endes doch in erster Linie auf die Entwicklung einer schönen Schauseite abgestellt ist, nicht die zwingende Logik der drei preisgekrönten Arbeiten. Immerhin: Man erkennt den Erbauer des Chilehauses und ist versucht, sich für Berlin ein ähnlich eindrucksvolles und vor allem ein ebenso gelungenes Bauwerk zu wünschen.

Wie wir erfahren, ist tatsächlich Höger mit der endgültigen Bearbeitung des Verwaltungsgebäudes betraut worden, das danach ein Backsteinbau werden wird, während die weitere Bearbeitung der Wohnhausbebauung, die in Putz gehalten werden soll, Dr.-Ing. Siedler zugefallen ist. Wir zweifeln, ob man recht daran getan hat, eine derartige Zweiteilung der Aufgabe vorzunehmen, zumal die beiden Architekten in ihrer künstlerischen Persönlichkeit sich recht erheblich unterscheiden.

Hamburg und Berlin sollen hier zu zusammenschweißt werden. Der Erfolg wird zeigen, ob das gelingt oder die unumgängliche beiderseitige Rücksichtnahme letzten Endes doch nur zur Halbheit einer Kompromißlösung führt. Die Äuße-



Abb. 20. Ankauf (1000 M.). Verfasser: Prof. Heinrich Straumer, Berlin. Schaubild des Turmhauses mit Vorplatz. Variante.

ring des Preisgerichtes zum Höger'schen Entwurf möge an dieser Stelle Platz finden.

„Das Grundstück ist voll ausgenutzt. Die Grundrisse im einzelnen zeigen jedoch sehr viele Fehler und sind in ihrer Anordnung unwirtschaftlich. Die Ausbildung der Turmhausgruppe zeigt gewissen architektonischen Reiz. In der Einzeldurchbildung ist manches ungelöst. Die anschließenden Gruppen der Wohnungsbauten würden wahrscheinlich, da sie nur durch geringe Risalite unterbrochen sind, leicht eintönig wirken. Die versuchte Platzlösung an der Kreuzung der Paradestraße mit der Berliner Straße und den vorgezogenen Bauflügeln ist gut, jedoch wegen der Notwendigkeit der Durchführung der Paradestraße zum Flugplatz nicht angängig.“

Zu den Lösungen die aus der Masse des Turmhauses eine gruppierte Anlage schaffen, gehört auch der Entwurf des Architekten Richard Ermisch, Berlin-Charlottenburg- dem ebenfalls ein Ankauf zuerkannt wurde (Abb. 26 u. 28, S. 92). Während Höger den Turm zwischen zwei parallel zur Straße laufende Trakte stellt, wird hier der Turmbau von zwei senkrecht zur Straße gerichteten Flügeln eingefasst und vor allem wieder in der Überschneidung eine lebendige Wirkung der Massen erzielt. Das Urteil des Preisgerichtes lautet:

„Die Gesamtanordnung ist gut, besonders die Gruppe des Turmes ist bemerkenswert; sie zeigt Verständnis für Bewältigung von Baumassen. Die Grundrisse im einzelnen sind wirtschaftlich; die Ausnutzung des Baugrundstückes dagegen zu gering. Die Anordnung der Läden befriedigt nicht.“

In den Abb. 27, 29 u. 30, S. 92 folgt noch der angekaufte Entwurf der Architekten B. D. A. Peter Jürgensen, Charlottenburg, und J. Schallenberg, Berlin-Tempelhof, in dem wir hinsichtlich der Turmanlage den Grundgedanken des Siedler'schen Entwurfes wieder finden. Jedoch wird der Turm, obwohl nicht in unmittelbarer Verbindung mit der Wohnhausbebauung, von dieser immerhin wesentlich stärker gefaßt und die Überleitung durch niedrige Bauten von einer dem Turm angeglichenen Form noch besonders vermittelt. Andererseits tritt hier auch der aus dem Entwurf Bonatz und Scholer bereits bekannte Gedanke auf, die Aufrißform des Turmes in der rhythmischen Gliederung der Wohnhausfronten wiederkehren zu lassen. Das Preisgericht nimmt folgende Stellung ein:

„Die Grundrisse sind wirtschaftlich und gut gelöst, die ganze Arbeit ist einheitlich und architektonisch gut. Die räumliche Wirkung der Stellung des Turmes und der anschließenden Wohnungsbauten ist nicht ganz einwandfrei und in der Durchführung der Verkehrslinie nicht schön.“

Um die vorstehenden Angaben zu vervollständigen, lassen wir auch noch die Bewertung der hier nicht

wiedergegebenen Ankäufe durch das Preisgericht folgen. Es sagt über den Entwurf der Architekten Dipl.-Ing. Hans Stephan, Berlin-Friedenau, und Dipl.-Ing. Max Säume, Berlin N:

„Dieser Entwurf hat die Frage bezüglich der Anordnung der Läden gut gelöst. Die Grundfläche ist ausgezeichnet ausgenützt, wenn auch in den Einzelgrundrissen noch manche Mängel vorhanden sind. Architektonisch sind die großen Massen gut bewältigt. Dagegen ist die Lösung der Einzelheiten nicht durchgearbeitet und manches sogar störend.“

Entwurf der Architekten Edmund Salomon, Berlin-Zehlendorf, und Kurt Bornemann, Berlin-Wilmersdorf:

„Die Gesamtausnutzung ist gut. Die Grundrisse im einzelnen sind wirtschaftlich, jedoch sind verschiedene Mängel sowohl in den Grundrissen als in den Fassaden vorhanden, so daß die gesamte architektonische Haltung sowohl der Fassaden als des Turmes einen unruhigen Eindruck macht.“

Entwurf der Architekten Friedrich und Wilhelm Hennings, Berlin NW.:

„Die Grundfläche ist nicht voll ausgenützt. Die Grundrisse im einzelnen sind unwirtschaftlich. Die Fassade zeigt Gefühl für Rhythmus, bleibt aber etwas trocken. Das Turmhaus ist nicht gut gelöst.“

Es fällt auf, daß das Preisgericht vielfach, auch bei den preisgekrönten Arbeiten, die nicht genügende Ausnutzung des zur Verfügung stehenden Geländes tadeln mußte, was natürlich die Wirtschaftlichkeit der Bebauung beeinträchtigt. Die für die Bauherrin ausschlaggebende Bedeutung dieses Gesichtspunktes soll nicht verkannt werden, ebensowenig, daß zahlreiche Bewerber nach dieser Richtung hin brauchbare Möglichkeiten gezeigt haben. Bewältigt ist aber die Aufgabe erst, wenn der Turm nicht nur die Firstlinien der Wohnhäuser überragt und architektonisch gut geformt ist, sondern wenn er mit der sonstigen Bebauung als Gesamtanlage in städtebaulichem Sinne einen Organismus bildet. — Wohler.

Vom internationalen Städtebaukongreß in New York.



Unter den bisherigen Veranstaltungen dieser Art war die im April d. J. abgehaltene New Yorker Zusammenkunft die am stärksten besuchte. Die Zahl der Teilnehmer betrug nach der Anwesenheitsliste 546. Wenn auch die Vereinigten Staaten und andere amerikanische Länder naturgemäß am stärksten vertreten waren, so waren doch auch Europäer in sehr erheblicher Zahl erschienen, darunter 38 Deutsche (eingerechnet 5 Frauen), 23 Engländer, 3 Franzosen und 16 sonstige Teilnehmer. Auch Japan und China hatten je einen Vertreter ernannt. Gänzlich fehlten Italiener, Spanier, Portugiesen, Belgier, Dänen und Ungaren. Die Tagung fand statt im Gasthof Pennsylvania — 2200 Zimmer (the biggest hotel in the world) — und zwar in den Sälen des achtzehnten Stockwerks. Die Vorbereitungen waren getroffen worden von den Vorständen der „International Federation for town and country planning and garden cities“ in London (Vorsitzender Ebenezer Howard, Geschäftsführer H. Chapman) und der amerikanischen „National Conference on city planning“ (Leiter George B. Ford und John Nolen, Schriftführer Flavel Shurtleff) unter Beteiligung des „American City planning Institute“, des „American Institute of Architects“, der „American Society of Landscape Architects“, des „American Institute of Consulting Engineers“, der „American Association of Engineers“ und einiger anderer Körperschaften.

I. Die Verhandlungen.

Nach den Willkommgrüßen des Gouverneurs des Staates New York (Alfred Smith), des Vorsitzenden des amerikanischen Architektenvereins (Everett Waide) und der „Federation of arts“ (Rob. de Forest) sowie der bekannten Russel-Sage-Stiftung am Montag, den 20. April morgens, nahmen die Verhandlungen die vier Tage bis einschließlich Donnerstag nachmittag in Anspruch. Den Vorsitz führten abwechselnd Howard und George B. Ford,

sowie in deren Vertretung zeitweise Mitglieder aus Amerika (Basset, Goodrich, Nolen), England (Unwin, Parker, Purdom), Deutschland (Gurlitt, Rob. Schmidt, Stübben), Frankreich (Bassompierre, Bruggeman), Holland (Keppler) und Schweden (Lilienberg). Die Verhandlungssprache war die englische; einige deutsche und französische Reden wurden durch Dolmetscher ins Englische kurz übertragen.

Den ersten Vortrag hielt Ford über die Fortschritte in der Stadtplanung, wobei dem deutschen Vorbild die gebührende Anerkennung zuteil wurde. Wir gedenken in einem besonderen Bericht hierauf zurückzukommen. Es folgte „The Traffic Problem“, die Verkehrsfrage. Vorträge waren erstattet von Brix (Berlin) und Pepler (London), Bruggemann und Greber (Paris), Wilgus (New York); an der Besprechung nahmen ferner teil Knowles (Pittsburgh), Cauchon (Ottawa) und andere. Auch über die Verkehrsfragen bleibt ein Sonderbericht vorbehalten. Am Abend des ersten Tages wurden von James Weaver, David Stern und Hurst Seagar Lichtbilder von Stadtanlagen aus Amerika und von Neuseeland vorgeführt.

Der zweite Tag war der eigentlichen Stadtplanung und deren Durchführung gewidmet auf Grund von Vorträgen und Vorträgen aus Norwegen (Pedersen), Boston (Philipp Nichols), New York (Frank B. Williams, auf dessen vorzügliches Sammelwerk, The Law of City Planning and Zoning, New York, Macmillan Comp., 1922, hier verwiesen werden möge), Cleveland (R. Whitten) und Deutschland (J. Stübben). Die Leitsätze des letztgenannten Berichterstatters, dessen persönliche Anwesenheit durch Dampfverspätung verhindert worden war, wurden durch George Ford*) in empfehlendem Sinne vorgetragen.

*) Es sei hinzugefügt, daß nach anderen Mitteilungen der sehr deutschfreundliche Redner den Berichtverfasser Dr. Stübben als the father of modern city planning bezeichnete, zugleich aber den zum Teil älteren Verdiensten von Männern, wie Adickes, Baumeister und Sitta, seine Anerkennung zollte. D. Red. —

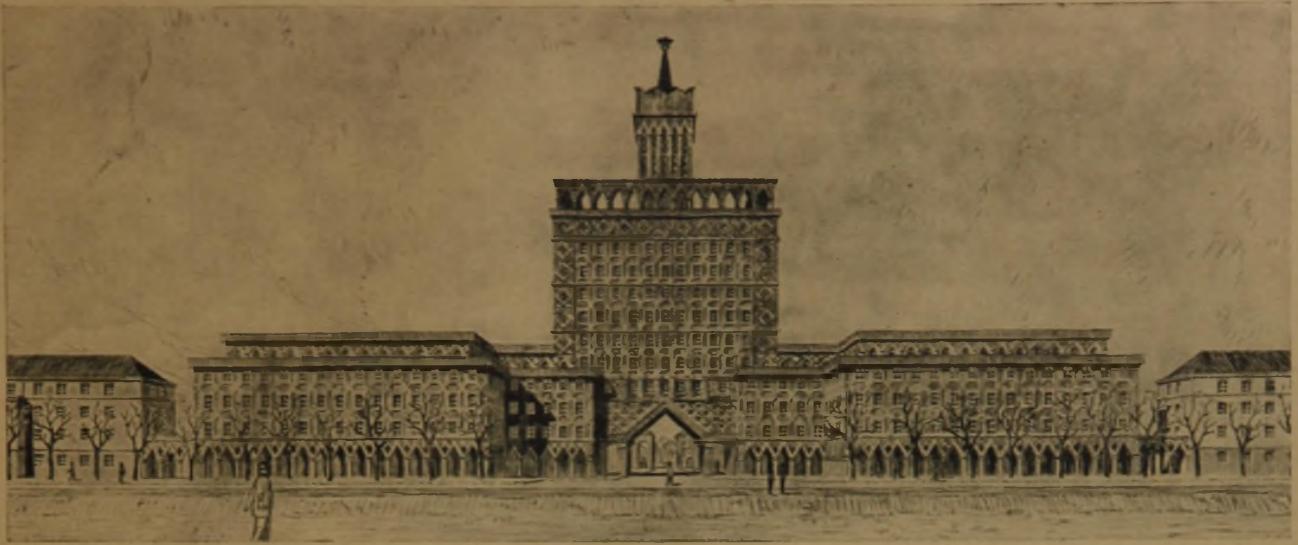


Abb. 21 (oben).

Frontalschaubild
des Turmhauses.

Abb. 22 (hierneben).
Südliche Hälfte
des Lageplans.

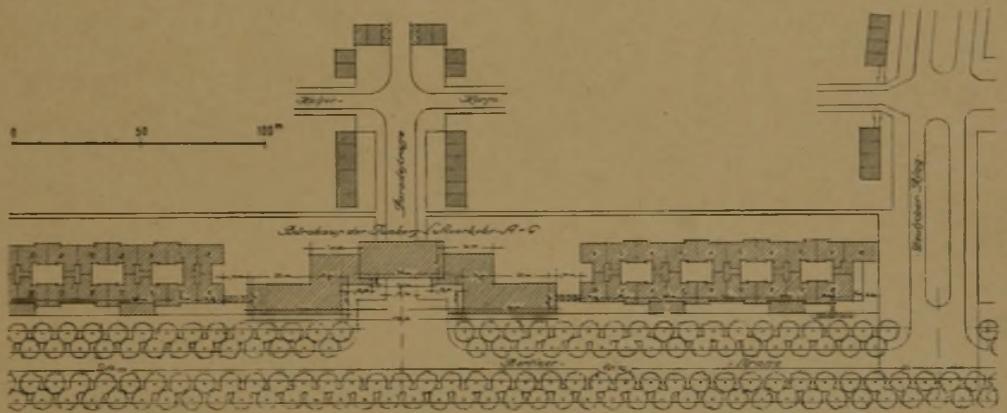


Abb. 21—23.

Ankauf (1000 M.).

Verfasser:

Architekt Höger,
Hamburg.

Wettbewerb Randbe-
bauung Tempelhofer Feld.

Wir brachten den Wort-
laut des Vorberichts
über die Verteilung der
Grünflächen in Nr. 11.

Am Abend fand dann
eine gemeinschaftliche
Versammlung mit dem
amerikanischen Insti-
tute of Architects statt,
in der zum Teil bedeu-
tungsvolle Reden ge-
halten wurden von Ray-
mond Unwin, Claren-
ce Stein (dem Leiter
der New York State
Commission on Housing
and Regional Planning),
Sullivan Jones (New
York State Architect)
und George Gardner
(dem Leiter des Stadt-
bauamtes in Springfield
Mass.). Das wichtigste
war der vom städte-
baulichen Ausschuß des
Vereins erstattete Be-
richt, der die bisherige
geringe Teilnahme der
eigentlichen Architekten
an den Aufgaben des
Städtebaues beklagt,
besonders an denjenigen,
die über die reinen Bau-
fragen (city planning)
hinaus die gesellschaft-
lichen (sozialen) Be-
lange zu fördern suchen
(community planning).
Die Folge der bisher
üblichen Bratrostform
des Stadtplanes ist es,
daß künstlerische und

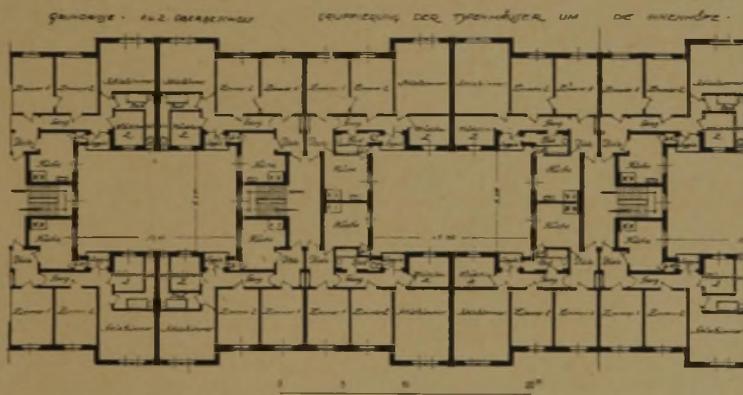


Abb. 23 (hierüber). Grundriß der Wohnungstypen.

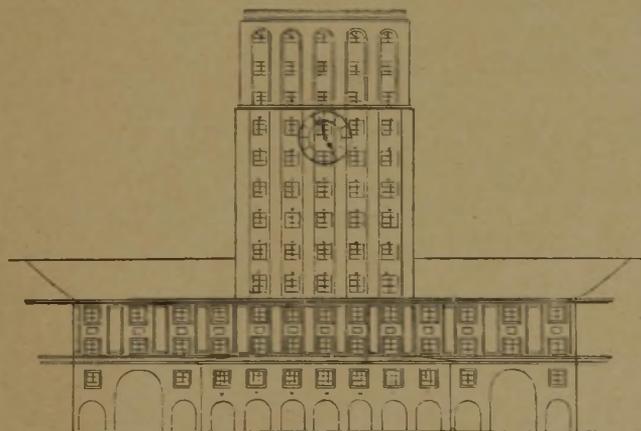


Abb. 24. Turmansicht (I. Vorschlag).

Ankauf (1000 M.). Verfasser: Professor Heinrich Straumer, Berlin.

landschaftliche Motive
auf die ländlichen Sied-
lungen der Reichen ver-
wiesen sind und daß
des Architekten Talent
vereitelt wird, solange
die Grundlage des Gan-
zen ohne Rücksicht auf
Wohnlichkeit von Reiß-
brettlinien und Gesetzes-
regeln vorgeschrieben
wird. Einen Teil der
stadtbaulichen Aufgabe
kann der Architekt
nicht erfüllen, wenn er
keine Einwirkung hat
auf das Ganze. Der
architektonisch geord-
nete Plan der Chicagoer
Weltausstellung vom
J. 1893 war ein erster
Schritt zum Besseren
und veranlaßte manche
Bestrebungen zur Ver-
schönerung der Städte.
Besonders die „Park-
systeme“ von Chicago,
Kansas City und Boston
bezeugen dies. Aber
der Stadtgenieur und
der Architekt, letzter
auf einzelne Schmuck-
fragen bedacht, arbei-
teten neben einander,
beide oberflächlich und
nicht im Sinne der com-
munity planning; es
blieb im wesentlichen
beim Alten. Es kam
die Zeit der Wolken-
kratzer und Untergrund-
bahnen, der Überfüllung

und Verstopfung des Stadtkerns, und wurde so unerträglich, daß „something must be done“. Das geschieht heute in drei Richtungen: Verkehrserleichterung durch Erweiterung von Straßen, Einbruch neuer Diagonalstraßen, Überbrückungen usw., ferner Festsetzung von

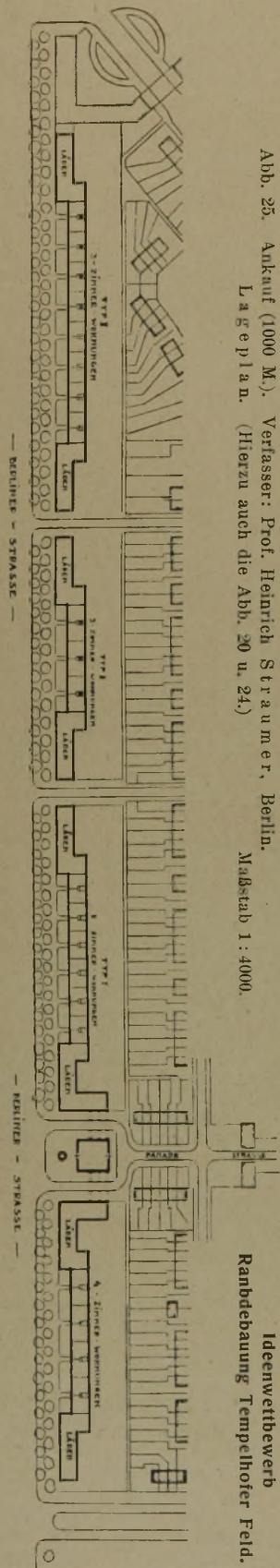


Abb. 25. Ankauf (1000 M.). Verfassers: Prof. Heinrich Straumer, Berlin. Maßstab 1 : 4000. (Hierzu auch die Abb. 20 u. 24).

Benutzungs- oder Bauzonen, endlich Höhenbeschränkung. Fast alle diese Maßnahmen werden aber in ihrer gegenwärtigen Anwendung als nicht ausreichend dargestellt: sie beseitigen nicht die Quelle des Übels, sondern beschneiden nur die Zweige, statt die Wurzel zu treffen. Sie zielen in Wirklichkeit nicht oder nicht genügend auf die gesellschaftliche Wohlfahrt hin, auf das Zusammenleben der community, sondern behandeln meistens nur das äußere Rahmenwerk der Stadt. Eine Stadtplanung, wie sie sein soll, ist nicht in erster Linie um die zum Teil verzweifelten Mittel besorgt, die man anzuwenden hat, um aus einer Stadt von 600 000 Bewohnern eine solche von einer Million oder, wie in New York, aus einer Stadt von 7 Millionen eine solche von 29 Millionen (the biggest town of the world) zu machen, sondern stellt zunächst die Frage, wie groß soll die Stadt werden, um all ihre gesellschaftlichen, erzieherischen und gewerblichen Aufgaben zu erfüllen. Die Meinung mancher Ingenieure ist verfehlt, daß Straßenanlagen, Wasserversorgung und Untergrundbahnen den Städtebau bedeuten: hinzutreten müssen die Leitgedanken und Erfahrungen des Architekten, um das Problem von Grund auf zu erfassen. Es handelt sich nicht um die Aufgabe eines einzigen Berufs, sondern um eine gemeinsame Tätigkeit, bei welcher dem Architekten eine leitende, nicht eine untergeordnete Rolle, gebührt. Der Bericht sucht sodann an mehreren Beispielen zu zeigen, welche Blockteilungen und Parzellierungen an Stelle der gewohnten Bratrostform nach architektonischer Auffassung anzuwenden sind, um die Wohnlichkeit, die künstlerische Gesamtwirkung und die individuelle Gestaltung von Einzelheiten zu fördern; eine erfreuliche Annäherung an deutsche und englische Vorbilder ist dabei zu bemerken. Schließlich werden die Architekten angeeifert, sich mehr als bisher diesen inneren Fragen der Stadtplanung und den kulturellen Belangen des community life zu widmen, weil nur durch das Zusammenwirken des Baukünstlers mit dem Stadtbauplaner dem gesunden Fortschritt der richtige Weg gewiesen werden könne.

Raymond Unwin (London) verbreitete sich darauf in ähnlicher Weise über die städtebaulichen Aufgaben des Architekten, Stein und Jones erstatteten Bericht über die Planungsarbeiten für die Umgegend der Stadt New York, dann Gardner über die verwandten Bestrebungen in und um Springfield.

Am dritten Tage wurde die bessere Verteilung von Wohnungen und gewerblichen Anstalten (better distribution of people and industries) behandelt. Durch Vorberichte und Vorträge waren beteiligt Basset (New York) über die rechtlichen Grundlagen der amerikanischen „Zonung“, Harris (London) und van Poelje (Haag) über Verwaltungseinrichtungen, namentlich Stadt- und Siedlungsverbände für sogenannte Trabantenstädte und Überlandpläne, Heiligenthal (Berlin) in vorzüglicher Weise über die Dezentralisation der Industrien im Umkreise der Reichshauptstadt*, Unwin (London) über die Arten von Dezentralisation, besonders über die Größenbeschränkung vorhandener und die Anlage neuer Städte, ferner Schmidt (Essen), Nolen (Cambridge), F. L. Olmsted (Boston, Relation of Park planning to City and Regional planning), Purdom (Welwyn garden city) und Bettmann (Cincinnati). Beschlüsse wurden zwar über diese Dezentralisationsbestrebungen und Zonungsfragen ebenso wenig wie über andere Verhandlungsgegenstände gefaßt; es kam aber doch trotz der rechtlichen Schwierigkeiten die allgemeine Zustimmung in den Äußerungen der Redner zum Ausdruck.

Am Abend waren noch die Planungsarbeiten für die Umgebung von New York, d. h. für die sogenannte Dreistaatenstadt (New York, New Jersey und Connecticut), auch Greater New York genannt, Gegenstand der Vorführung von Lichtbildern, und eines Vortrages des „Generaldirektors“ dieser Arbeiten Thomas Adams. Die Verhandlungen des letzten Tages waren den technischen Einzelheiten der Zonung gewidmet, wobei u. a. John Fox das deutsche Vorbild rühmte. Goodrich und Sheridan über die Einschränkung der Hochhäuser und deren Einfluß auf den Straßenverkehr sprachen, auch die rechtlichen Hindernisse von verschiedenen Rednern aufs neue beleuchtet wurden. Die Schlussbemerkungen des Verfassers dieser Zeilen, dem bei dem verstehenden Punkte der Tagesordnung der Vorsitz übertragen war, daß, wie in Deutschland die anfänglichen Rechtsbedenken der Staffeldbauordnungen alsbald überwunden worden seien, so auch in Amerika die rechtlichen Schwierigkeiten nach einiger Zeit verschwinden mögen, da die Befriedigung neuer Bedürfnisse des Gemeinschaftslebens nicht durch veraltete Gesetze gehindert werden dürfe, sondern die Gesetzgebung sich nach den veränderten Notwendigkeiten der Zeit zu richten habe, erregten den lauten Beifall der Versammlung. Es folgten Vorträge und Aussprachen über Erwerbung von Land für öffentliche Zwecke des Städtebaues und über andere wirtschaftliche Folgen und Beziehungen von baupolizeilichen Maßnahmen und Überlandplanungen.

In der zum Schlusse stattfindenden geschäftlichen Sitzung der „International Federation“ wurden die Zahl der stellvertretenden Vorsitzenden durch Schmidt (Essen) und Weber (Wien), der ausführende Ausschluß durch Heiligenthal (Berlin), der Beirat durch die deutschen Mitglieder Brix, Gurlitt und Stübgen verstärkt. Als Ort für die nächstjährige Tagung wurde Wien bestimmt.

II. Die Ausstellung.

Von der Menge der Ausstellungsgegenstände war während der Verhandlungstage eine Auswahl in den Nebenräumen der Versammlungssäle im 18. Obergeschoß des Pennsylvania-Hotels, untergebracht; sie wurden dann mit der großen Zahl der übrigen Pläne, Zeichnungen, Schriften, Photographien und Modelle vereinigt, die den Hauptinhalt der vom New Yorker Architektenverein im sogenannten Grand Central Palace veranstalteten Bauausstellung bildeten. Ohne sichtbare Ordnung zwischen der Masse kunstgewerblicher und bauhandwerklicher Dinge, wie Fenstern und Herden, Dachdeckungsstoffen und Badeeinrichtungen, in den Räumen von vier Geschossen verteilt, war die Übersicht des Architektonischen und insbesondere des Städtebaulichen keineswegs leicht. Es kann nicht die Absicht sein, hier eine vollständige Aufzählung oder gar Würdigung der Unsumme von mehr oder minder wertvollen Ausstellungsgegenständen vornehmen zu wollen. Es soll nur versucht werden, den Lesern eine ungefähre Vorstellung der umfangreichen Veranstaltung dadurch zu geben, daß auf ihren wichtigeren Inhalt in möglichst geographischer Folge kurz hingewiesen wird.

Auf einem Tische war neben anderen Drucksachen das städtebauliche Schrifttum aus Amerika, Deutschland und England in Exemplaren der Werke und Zeitschriften oder in Verzeichnissen derselben ziemlich vollständig niedergelegt und bildete einen vorzüglichen Leitfaden für die Ausstellung selbst, in der naturgemäß die amerikanischen

*) Vergl. Der Neubau, Halbmonatsschrift, 1925, 10. April. —

Gegenstände überwogen. Über nicht weniger als 46 kleinere und 166 größere Städte der Vereinigten Staaten gab ein Bericht der American Civic Association*) Auskunft, inwieweit städtische Bauämter, Park- und Kunstverwaltungen sich z. T. mit den Fragen des Städtebaus, der Zonung und Staffellung, der Überlandplanung usw. beschäftigen.

Aus New York (Stadt u. Staat) waren u. a. ausgestellt die umfassenden Vorstudien für die Planung des Greater New York; das große Modell eines von Charles Wallford Leavitt und Sohn geplanten Civic Centre für die Stadt New York; ein Modell der dritten, den East River überschreitenden Hängebrücke, genannt Williamsburg Bridge, mit 1600 Fuß Spannweite der Mittelöffnung; ein Uferparkentwurf am oberen Teil der Manhattaninsel, wo die Baublöcke des Schachbrettplanes sägeförmig

*) Municipal Planning, Park and Art Administration in American Cities, collated from replies to questionnaire sent out by the „American Civic Association“. General offices 905-7 Union Trust Building, Washington D.C., 1925.

Abb. 26 und 28.
Ankauf (1000 M.).

Verfasser:
Architekt Richard
Ermisch,
Charlottenburg.

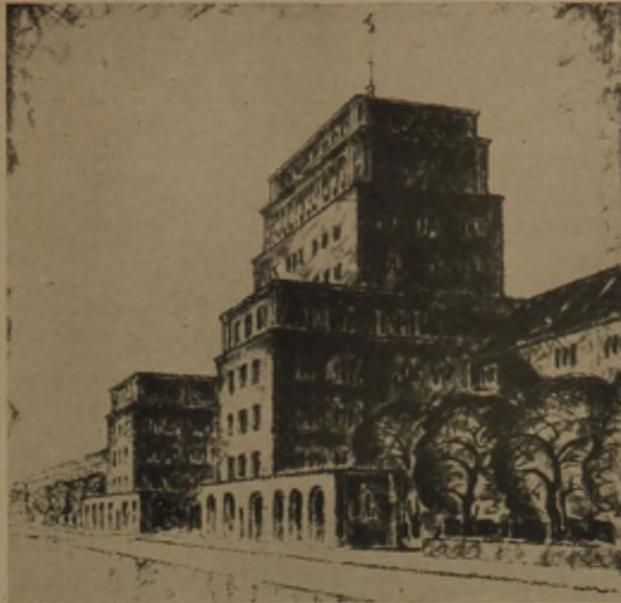


Abb. 26 u. 27. Schaubilder des Turmhauses.



am Wasser endigen; der Entwurf einer Gartenstadt für Long Island (ebenfalls von Ch. W. Leavitt und Sohn), Gesamtplan und Bauentwürfe der unter III noch zu besprechenden Siedlung Jackson Heights vom Arch. A. J. Thomas; endlich auch Vorarbeiten für diagonale Durchbrechungen des Straßennetzes der Halbinsel Manhattan.

Aus New Jersey Entwürfe eines Cooper River Parkway von Leavitt und Sohn, der Entwurf eines Civic Centre in der Stadt Camden und der Bebauungsplan nebst Häuserphotographien der unter III gleichfalls zu besprechenden Werksiedlung York Ship Village daselbst von den Architekten Litchfield u. Rogers. Aus Philadelphia ein Plan der neuen Straßendurchbrüche und auch des überaus großzügigen Parkway-Systems. Ferner von Baltimore ein Modell der Stadt und der ausgedehnten Hafenanlagen, von Washington Zeichnungen der Gebäudegruppe der Universität

Abb. 27, 29, 30.
Ankauf (1000 M.).
Verf.: Arch. B. D. A.
Peter Jürgensen,
Charlottenburg, und
J. Schallenberger,
Bln.-Tempelhof.

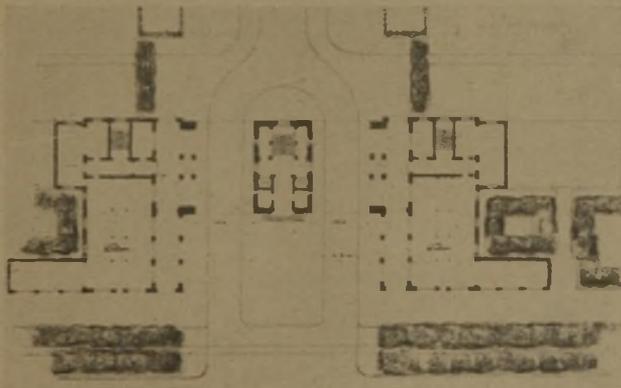


Abb. 28 u. 29
(hierneben).
Grundrisse
des
Turmhauses
am Eingang
der Parade-
straße.

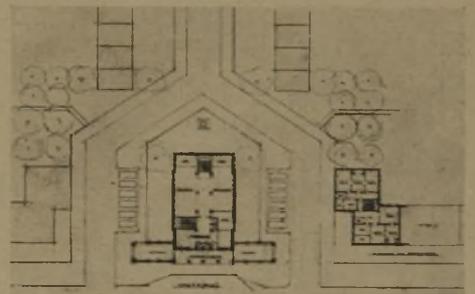
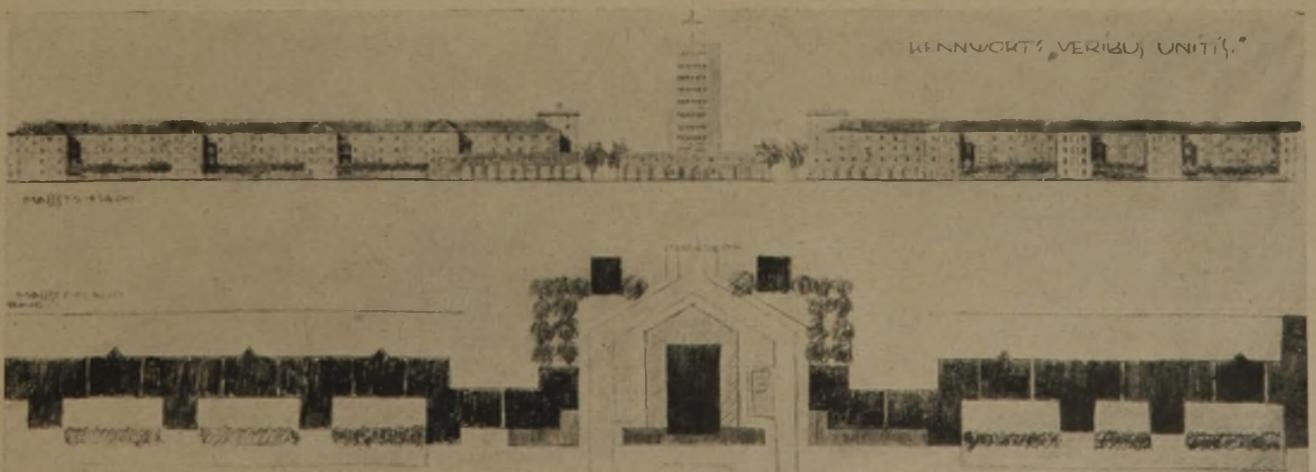


Abb. 30 (unten).
Lageplan mit
Ansicht.

Der Ideenwettbewerb zur Randbebauung
des Tempelhofer Feldes in Berlin.



nebst Ergänzungen von den Architekten Bebb und Gould sowie Pläne zu Hauptverkehrsstraßen und Parkways im Distrikt Columbia, von Pittsburgh die Verteilung von Spiel- und Sportplätzen, von Cincinnati, der Entwurf eines Überlandplanes für die Stadtumgebung und ein großes Modell der Kuppel des Hauptgebäudes der Universität vom Architekten Ch. B. Price. Ein unruhig zerteiltes Parkwegsystem führte Indianapolis vor, den groß gedachten Entwurf eines Civic Centre die Stadt Springfield, ihren geschlossenen Grüngürtel Kansas City.

Minneapolis war durch einen Übersichtsplan der Stadt sowie den von den Architekten J. Guérin und E. H. Bennett gezeichneten Entwurf eines Zentralplatzes und einen auf das Courthouse gerichteten diagonalen Durchbruch vertreten. Milwaukee durch die vortrefflichen Pläne und Modelle des im Anschluß an ein industrielles Werk erbauten oder im Bau begriffenen Dorfes, genannt Kohler und entworfen von den (deutschen) Architekten Brust u. Philipp. Eine besondere Mitteilung über dieses typische Beispiel amerikanischer Siedlungen bleibe vorbehalten. Von Detroit sah man große Modelle eines zu schaffenden Zentralplatzes und einer Hauptverkehrsstraße in Streifenform, ferner Entwürfe zu Fußwegunterführungen und sonstige Pläne. Buffalo hatte die Pläne seiner Uferparkanlagen und seines neuen Stadthauses ausgestellt, Youngston die Entwürfe des umfangreichen Stamlaugh Memorial Auditoriums (Architekten Helmle u. Corbett) und zahlreicher Hochhäuser (Architekten Cross u. Cross). Boston war vertreten durch die Darstellung seiner rühmlich bekannten Parkanlagen (Brüder Olmsted), seines zoologischen Gartens, eines 3 km langen, 30 m breiten Straßendurchbruchs, dessen Kosten auf 35 Mill. Dollar veranschlagt sind, und eines von Gordon Culliam neu geplanten Stadtteils.

Besondere Anstrengungen scheint die Stadt Miami im Staate Ohio zu machen, um aus ihrer Lage an der Biscayne-Bucht und den malerisch vorgelagerten Inseln alle Reize zu entwickeln, die einem Badeort und seiner Küste die größte Anziehungskraft verleihen sollen. Ausgedehnte Pläne, Modelle und Bilder zierten die Ausstellung dieser Stadt. Ein lebhaftes Streben erfüllt auch die Stadt Los Angeles in Kalifornien und die benachbarten Siedlungen Palos Verdes. Ein starker Band von

Plänen und Begleitberichten, verfaßt von Frederick Law Olmsted, Harland Bartholomew und dem rühmlichen Stadtarchitekten Ch. H. Cheney, gibt Auskunft über die geplanten Verbesserungen des Straßennetzes und der Verkehrsmittel nebst Anlage eines Zentralplatzes (Arch. J. N. Helm) der in rascher Entwicklung stehenden, heute etwa eine Million Einwohner zählenden Stadt und wird ergänzt durch die Darstellung der hoch bedeutsamen Siedlungsanlagen und Pläne für die Orte an der landschaftlich hervorragenden Seeküste von Palos Verdes Estates, gleichfalls unter der Führung von Cheney und Olmsted. Ein ausführlicher Sonderbericht wäre nötig, um diese machtvollen Unternehmungen zu würdigen. Ähnliches gilt für die Planungen in der Umgebung der mehr nördlich gelegenen Stadt San Francisco, die ebenfalls vorgeführt wurden.

Außer diesen Vorführungen amerikanischer Stadtverwaltungen und anderer Körperschaften war eine große Zahl dortiger Architekten und Städtebauer durch ausgestellte Pläne und Schriften vertreten. So D. J. Baum, J. u. W. Hennell, Marston u. Van Pelt, John Russel Pope (durch bedeutende Universitätspläne für Baltimore, Hanover, Newhaven, zumeist in gotisierender Architektur), L. V. Sheridan, G. W. Smith (Pläne für Sta Barbara in Kalifornien), H. S. Swan (mit zahlreichen Bebauungsplänen für Albany, New Brunswick, Harrisburg und andere Städte), namentlich aber John Nolen, der neben George B. Ford als der Führer des amerikanischen Städtebaus angesprochen werden kann und in seinen Arbeiten für Mariemont (Ohio), San Diego (Kalifornien), Sarasota und Belleair (Florida) und andere Orte auf der Höhe stehen dürfte. Im übrigen zeichnen sich die gegenwärtigen Städtebaubestrebungen in den Vereinigten Staaten zwar durch Größe und Unternehmungsgest, durch die Kühnheit und Schönheit der Ziele, auch durch die hoch rühmensewerte Tatkraft aus, mit der in abänderungsbedürftige Verhältnisse eingegriffen und zukünftige bauliche Ordnung in Stadt- und Landgebieten angebahnt wird; aber es muß doch auch hervorgehoben werden, daß das Suchen und Versuchen, das Fehlende und Unfertige noch stärker in Erscheinung tritt als in Europa. Die Unvollkommenheit in architektonischen Platzanlagen und die bedauerliche Übertreibung des Baues von Hochhäusern auch in kleineren Städten sind für den Deutschen störende Erscheinungen. — (Schluß folgt.)

Die 10. Tagung des Preußischen Städtetages zu Köln

am 27. und 28. Mai 1925.



Unsere Rheinlande stehen unter dem Zeichen der Feier ihrer 1000jährigen Zugehörigkeit zum Deutschen Reiche. Die Wiederkehr des Jahres, in dem sich unter dem Szepter Heinrich I. diese Lande, die stets urdeutsch gewesen waren, dem Teile des Reiches Karls des Großen anschlossen, das unser heutiges Deutschland umschließt, fällt in eine wirtschaftlich und politisch ernste Zeit. Noch ist der deutsche Rhein längst nicht wieder frei und wirtschaftliche, soziale und innenpolitische Nöte vielfacher Art lasten als schwerer Druck auf Stadt und Land. Das spürt man auch an Städten, denen im übrigen das Schicksal reiche Früchte in den letzten Jahren bescherte, wie Köln. Das klang auch in den Worten wieder, mit denen sein Oberbürgermeister, Dr. Adenauer, die nahezu 1000 Teilnehmer des 10. Preußischen Städtetages namens seiner Stadt willkommen hieß. Und es war der Unterklang der mannigfachen Ansprachen, wie sie bei solchen Anlässen üblich sind, ebenso lebhaft wie das Bedürfnis der Gäste, die Anhänglichkeit und Treue des Reiches zu seinen Rheinlanden zu bekunden. So gestaltete sich die Tagung zu einer eindrucksvollen Kundgebung deutscher Städtetagegemeinschaft.

Die Referate, die Gegenstand der Verhandlungen waren, behandelten zwei Themen, die von grundlegender Wichtigkeit für die Entwicklung der deutschen Städte sind. Ob.-Bürgermeister Dr. Lueken, Kiel, sprach über die Verwaltung der städtischen Werke und Mag.-Oberbaurath Arntz, Köln, über moderne Städtebauprobleme.

Ob.-Bürgermeister Dr. Lueken knüpfte in seinen Darlegungen an einen Vortrag des Straßburger Beigeordneten Leoni über die Wirtschaftlichkeit der städtischen Werke auf den Städtetag in Köln 1914 an. Damals stand die Frage im Vordergrund, ob die Form der gemischt-wirtschaftlichen Unternehmungen den Vorzug verdiene vor der rein städtischen Form, und Leoni kam zu dem Ergebnis, dies zu bejahen. Der Vortragende führte damit an den Kern der Verwaltungsform heran, die Frage der

Kommunalisierung oder Entkommunalisierung bzw. teilweisen Entkommunalisierung. Er erinnerte historisch daran, daß vor nunmehr 100 Jahren in dem damals stark von England beeinflussten Hannover als erster kommunaler Betrieb eine Gasanstalt begründet sei, daß dann die Entwicklung auf dem Gebiet der Schlachthöfe auf Frankreich übergegangen, daß aber England doch in der Folgezeit in der Entwicklung öffentlicher Betriebe unter der Führung seiner von stark wirtschaftlichem Denken geleiteten Stadtoberhäuptern an der Spitze geblieben sei. In Deutschland hätten die großen Oberbürgermeister der vergangenen Epoche, wie z. B. Adickes und Marx, die Entwicklung der Werke stark gefördert. Auf dem ersten deutschen Städtetag 1903 habe Adickes den Gedanken des Munizipal sozialismus stark in den Vordergrund geschoben. 1908 habe die Tagung des Vereins für Sozialpolitik gezeigt, daß in den Städten der gesamten zivilisierten Welt der Übergang von der privaten Betriebsform, die mit der Gemeinde im Verhältnis des Konzessionsvertrages steht, zur rein städtischen Betriebsform sich vollziehe.

Der Redner ging dann auf die Erörterungen über die zweckmäßige Betriebs- und Verwaltungsform ein, wie sie sich unter dem Einfluß der Sozialisierungs- und Inflations-epoche ausgewirkt hätten. Die Sozialisierungs-epoche sei an den Werken ohne Einfluß vorübergegangen, die Inflationszeit aber mit ihren Schwierigkeiten der Betriebskapital- und der Tarifrage und den Schwierigkeiten personeller Art hätten doch dazu geführt, Formen eines Zusammengehens zwischen den Städten und dem Privatkapital hervorzubringen, als deren Beispiele die reine Gesellschaftsform des Königsberger Systems und die Mischform des Frankfurter, Berliner und Leipziger Systems anzuführen sei. Leider sei die Erörterung dieser großen Fragen auch stark von politischen Strömungen beeinflusst worden. Jede Einmischung derartiger Gesichtspunkte lehnte der Redner ab und betonte, daß die Erwägungen lediglich vom Gesichtspunkt der reinen Zweckmäßigkeit im Interesse des öffentlichen Wohles geleitet sein müßten. Er sieht in der

Einstellung, wie sie neuerdings nach Überwindung der Inflationszeit und ihren Krankheiten hervortritt, nach dieser Richtung eine erfreuliche Klärung.

Die Interessen der Städte, ihre großen Aufgaben auf dem Gebiet der Siedlungstätigkeit, der Entwicklung industrieller Betriebe in ihren Grenzen, die Förderung von Handel und Verkehr, Häfen und anderen Anlagen, sowohl wie auch die finanziellen Interessen der Gemeinden, lassen nach seiner Auffassung nur die eine Fragestellung zu, diejenige Betriebs- und Verwaltungsform zu finden, die den Interessen der Gesamtheit vor allem dient. Der Vortragende vertrat den Standpunkt, daß unter diesen Umständen die städtischen Werke unbedingt in die Hände der Städte gehören und betrachtet es als die Aufgabe der Gegenwart, Verwaltungsformen zu finden, die den Werken bezüglich der Entscheidungen über ihre sämtlichen Betriebsfragen die Vorteile einer kaufmännischen Bewegungsfreiheit im Rahmen der stadtverfassungsmäßigen Grundlagen sichern. Diese Formen zu finden, dazu zwänge uns auch vor allem die Notwendigkeit, die Wettbewerbsfähigkeit unserer Wirtschaft gegenüber dem Ausland, namentlich gegenüber Amerika, zu stärken. Technische Umstellungen und eine Rationalisierung des gesamten Arbeitsvorganges unserer Werke hielt der Redner hier für entscheidend wichtig und erinnerte an die, intensiv und von Spezialfachleuten geleiteten, technisch-wirtschaftlichen Umstellungen, die sich in Amerika unter dem Einfluß des Taylorismus vollzogen. Er schloß seine Ausführungen, um diese Auffassung zu bekräftigen, mit dem Ergebnis einer kleinen Untersuchung. In dieser treten neben der reinen Sozialisierung Österreichs besonders die grundlegenden Arbeiten Schwedens hervor, das seine öffentlichen Werke gemeinsam mit den Eisenbahnen einer durchgreifenden Rationalisierung im Interesse der nationalen Gesamtwirtschaft zuführe.

In der lebhaften Aussprache kam im wesentlichen eine einheitliche zustimmende Auffassung zu den Ausführungen des Redners zum Ausdruck.

Der zweite Verhandlungstag stellte mit dem Vortrage von Mag.-Oberbaurat Arntz, Köln, die Probleme des modernen Städtebaues in den Mittelpunkt der Erörterung. Gerade angesichts der in weiteren Kreisen bekannt gewordenen Leistungen der Stadt Köln auf dem Gebiete des modernen Städtebaues dürften diese Ausführungen besonderes Interesse für sich beanspruchen. Arntz bezeichnet als grundlegende städtebauliche Einstellung die Fragen: „Kampf gegen die Großstadt“ oder „Bejahung und damit Gestaltung der Großstadt“. Bekämpfung der Großstadt sei im Zeichen der Weltwirtschaft und des Weltverkehrs ein Ünding, also könne nur eine bewußte Gestaltung der Großstadt in Betracht kommen. Das sei die große kulturelle Aufgabe unserer Generation auf diesem Gebiet und sei nicht nur ein technisch-wirtschaftliches und soziales, sondern auch ein geistiges Problem. Dazu zwinge uns auch die Entwicklung des hoch zivilisierten Städtewesens unseres deutschen und europäischen Hauptkonkurrenten Ame-

rika, dessen städtebauliche Zustände der Redner auf Grund einer Studienreise schilderte. Die Stadtform der Zukunft sei die eines weit ausgreifenden dezentralisierten Gesamtkörpers, dessen Dispositionen auf Grund der örtlichen Voraussetzungen und Notwendigkeiten gefunden werden müßten. Diese seien in den Städten des Westens anders als z. B. in denen des Ostens. Die Trabantsiedlung sei in den Großstadtproblemen des Ostens, dessen Städte „wie Türme auf dem flachen Lande“ ständen, der leitende Aufbaugedanke, während in den Städten des Westens ein weiter Kranz zum Teil bedeutender Trabanten zumeist schon vorhanden sei, so daß hier die Aufgabe vorliege, von Stadt zu Stadt und im Organismus jedes Einzelgemeinwesens für sich die Ordnung der grundlegenden Beziehungen herbeizuführen. Das führe zur regionalen und zur Landesplanung auf Grund eingehenden Studiums aller wirtschaftlichen und lokalen Voraussetzungen. Das zwinge auch dazu, nunmehr die Grundlagen unserer städtebaulichen Arbeit in einer Gesetzesunterlage klarzustellen, die ein folgerichtiges und weitausgreifendes Arbeiten ermöglicht. Die Großstadt sei nun einmal unser Schicksal und das größte Maß allgemeinen Wohlergehens sei zweifellos in den Ländern zu finden, denen es gelänge, die Großstadt erfolgreich zu gestalten.

Mit der Vorführung interessanter Lichtbilder aus der großzügigen Arbeit der Stadt Köln und den amerikanischen Städten beschloß der Redner seinen Vortrag.

Mit ungewöhnlicher Anteilnahme setzten die Erörterungen nach diesen Ausführungen ein, bei denen eine Reihe anerkannter Persönlichkeiten, wie Dr.-Ing. Schmidt, Essen, und Dr. Landmann, Frankfurt, das Wort nahmen. Den Grundzug der Diskussionsreden bildeten die Fragen zur Sicherung der ausreichenden Entwicklung der Städte (Eingemeindungsfragen) und die Notwendigkeit eines Städtebaugesetzes in Form eines deutschen Reichs- oder eines preußischen Landesrahmengesetzes zur Regelung aller grundlegenden städtebaulichen Fragen. In diesem Sinne wurde eine vom Verfasser dieses Berichtes eingebrachte Entschließung angenommen, folgenden Wortlauts:

„Der 10. Preuß. Städtetag zu Köln vertritt den Standpunkt, daß die Lösung der städtebaulichen Probleme unserer Zeit die baldige Schaffung eines preußischen Städtebaugesetzes zur unbedingten Notwendigkeit macht. Er bittet die Staatsregierung, das in Vorbereitung befindliche Gesetzeswerk im Einvernehmen mit den Städten mit größtmöglicher Beschleunigung zu Ende zu führen.“

Am Schlusse dieses Berichtes ist es dem Verfasser ein Bedürfnis, der großzügigen Gastlichkeit der Stadt Köln dankend zu gedenken. Er möchte aber nicht verfehlen, in dieser Zeitschrift, die auch in die Hände der technischen Beamten gelangt, anzumerken, daß die Teilnahme berufener technischer Vertreter der deutschen Städte gerade bei einer solchen Tagesordnung recht bescheiden war und auch in der Aussprache nicht so hervortrat, wie es im Interesse des Standes erwünscht gewesen wäre. —

Stadtrat Dr.-Ing. Hahn, Kiel.

Über die „Verbauung“ der Berliner Plätze.



Durch die Tageszeitungen ging vor einiger Zeit die Nachricht, daß die Berliner Straßenbahn-Betriebs-Gesellschaft m. b. H. auf verschiedenen Plätzen Berlins Wartehallen zu errichten beabsichtige, so u. a. auf dem Alexanderplatz, Pappelplatz, Spittelmarkt, am Neuen Tor und auf anderen Plätzen. Bei dieser Gelegenheit dürfte es angebracht sein, einmal darauf hinzuweisen, daß in den letzten Jahren einige Berliner Plätze in ziemlich fragwürdiger Weise verbaut worden sind, z. B. insbesondere der Alexanderplatz, der Spittelmarkt und der Dönhoffplatz.

Es scheint allerdings eine besondere Eigentümlichkeit mancher Berliner Plätze zu sein, daß sie bebaut sind und ihre eigentliche Platzfläche von einer Kirche oder von einem sonstigen Gebäude (Markthalle) eingenommen wird. Hierdurch wird natürlich die als Luftsammler und Ruhepunkt im umbrandenden Verkehr so erwünschte und notwendige Freifläche z. T. stark beeinträchtigt, z. T. derart beansprucht, daß nur eine kümmerliche, aus dem Zusammenfluß der auf den Platz einmündenden Straßen sich ergebende Erweiterung der Verkehrsflächen übriggeblieben ist. Als besonders auffallende Beispiele hierfür aus neuerer Zeit seien der Auguste-Viktoria-Platz mit der Kaiser-Wilhelm-Gedächtnis-Kirche und der Kaiser-Friedrich-Platz mit der ev. Garnisonkirche genannt.

Über die Notwendigkeit und Zweckdienlichkeit der Errichtung von Wartehallen der Straßenbahn dürfte wohl kein Zweifel bestehen, aber wäre dies nicht eine günstige

Gelegenheit, bei einigen besonders durch Baulichkeiten aller Art „gezierten“ Plätzen einmal nachzuprüfen, ob die auf ihnen jetzt vorhandenen z. T. wahllos verstreuten Gegenstände und Baulichkeiten auch wirklich alle notwendig sind und ob nicht schon das Ortsgesetz zum Schutze der Stadt Berlin gegen Verunstaltung es erfordern würde, eine Säuberung der Plätze vorzunehmen, das Entbehrliche zu beseitigen und das Übrige nach einheitlichen, künstlerischen Gesichtspunkten zu ordnen?

Nach dem Gesetz betr. die Anlegung und Veränderung von Straßen und Plätzen in Städten und ländlichen Ortschaften (Fluchtliniengesetz) vom 2. Juli 1875 bilden die Straßenfluchtlinien regelmäßig die Grenzen, über die die Bebauung ausgeschlossen ist. Es handelt sich also bei den öffentlichen Plätzen und Freiflächen doch um Flächen — wenigstens sollte es so sein —, die der Bebauung dauernd entzogen sind. Hierzu gibt allerdings das Oberverwaltungsgericht in seiner Entscheidung vom 22. September 1893 (25. S. 379) folgende Erläuterung: „Es ist ausgeschlossen, den Worten das Gewicht beizumessen, als hätte durch sie die ausnahmslose Rechtsnorm festgelegt werden sollen, daß jedes Bauen über die Fluchtlinie hinaus unzulässig sei. Es genügt hiergegen auf die Umwehrungen der Vorgärten auf die zahlreichen baulichen Anlagen, für die das Straßengelände recht eigentlich bestimmt ist. Kanäle, öffentliche Bedürfnisanstalten, Plakatvorrichtungen u. dgl., endlich auf die über die Bauflucht vorspringenden Häuserteile, wie Erker, Balkone, Risalite u. dgl. hinzuweisen.“ Hiernach wird nichts dagegen eingewendet

werden können, daß auch vor dem Kriege schon auf den Berliner Plätzen Baulichkeiten errichtet worden sind, für die eine gewisse natürliche Begründung und innere Notwendigkeit vorlag, wie z. B. Bedürfnisanstalten — oft schon mit Wartehallen verbunden — und Unterkunfts- und Geräteräume für die Parkverwaltung, obwohl in der bisherigen Baupolizeiverordnung für den Stadtkreis Berlin über die Zulässigkeit der Bebauung von Freiflächen nichts enthalten ist. Eine innere Begründung für die Zulassung der Errichtung von Zeitungskiosken zu finden, dürfte schon schwieriger sein.

Nach dem Kriege scheint man aber in manchen Fällen ganz vergessen zu haben, welchen Zwecken eigentlich die Freiflächen dienen sollen, und es sind auf ihnen Läden für alles mögliche, wie Konfitüren, Zigarren, Strümpfe, Rundfunk, Wechselgeschäfte usw. zugelassen worden.

Es ist nicht zu bestreiten, daß die oben angeführte Entscheidung des O. V. G. einen gewissen Spielraum für die Errichtung von Baulichkeiten auf den Plätzen läßt, aber es entsteht doch die Frage, auf Grund welcher Bestimmungen eigentlich die letzterwähnten Ladenbauten zugelassen werden konnten, denn es ist doch wohl ausgeschlossen, daß für diese baulichen Anlagen „das Straßengelände recht eigentlich bestimmt sei“.

Bereits oben ist darauf hingewiesen, daß sich in der bisherigen Baupolizeiverordnung bezüglich der Zulassung von Bauten auf den Plätzen eine Lücke befindet. Diese scheint in der geplanten neuen Baupolizeiverordnung für Groß-Berlin ausgefüllt werden zu sollen, denn in § 6, Ziff. 2, Abs. 2 des Entwurfs ist Folgendes vorgesehen: Flächen, die im Fluchtlinienplan als Freiflächen ausgewiesen sind, dürfen nicht bebaut werden, jedoch kann die Errichtung solcher Baulichkeiten, die als Zubehör zu den Freiflächen angesehen werden können, wie Schutzhäuschen, Zuschauertribünen, Umkleieräume, Bedürfnisanstalten, Parkwärterhäuschen, Erfrischungsstätten, wie z. B. Milchhäuschen usw., zugelassen werden.

Wenn sich auch unter dem Wörtchen „usw.“ Manches verbergen kann, so wird man doch wohl nicht behaupten wollen, daß Läden für Strümpfe und Rundfunk als Zubehör zu den Freiflächen angesehen werden können. Außerdem wird natürlich ein Unterschied gemacht werden müssen zwischen einer großen Freifläche außerhalb der dicht bebauten Zone und einem kleinen Plätzchen mitten in der Geschäftsstadt. Jedenfalls wird in Zukunft mit einer strengen Prüfung durch die Baupolizei zu rechnen sein.

Ganz besonders unangenehm machen sich die erwähnten Baulichkeiten auf dem Alexanderplatz breit, wo die zu beiden Seiten der Berolina errichteten unschönen Laden-

bauten ungefähr den gesamten Rest der dort früher vorhandenen, nur sehr kargen Freifläche aufgezehrt haben. Es erscheint wünschenswert, diese bebauten Flächen baldmöglichst ihrem eigentlichen Zwecke zurückzugeben.

Ferner ist m. E. der Spittelmarkt ein Musterbeispiel einer ungeordneten und übermäßig verbauten Platzanlage. Im allgemeinen ist ja leider der Großstädter so abgestumpft, daß er die vorhandene Verunstaltung von Straßen und Plätzen kaum noch bemerkt, aber dem nur etwas aufmerksamen Beobachter kann nicht entgehen, daß auf der kleinen eigentlichen Platzfläche — abgesehen von Liffsäulen, Sandkästen, Umschalterhäuschen und zwei Verkehrswarttafeln — sich nicht weniger als fünf Baulichkeiten befinden, nämlich: Bedürfnisanstalt, Fernsprechkabine, Zeitungskiosk, Brunnen und Laden mit zwei Schaufenstern, und alle diese Dinge sind nicht gerade harmonisch auf dem Platz verteilt. Sollte es sich nicht empfehlen, anlässlich der Errichtung der Wartehalle der Straßenbahn eine Neuordnung vorzunehmen, dabei das Überflüssige auszuscheiden, die Bedürfnisanstalt unter die Erde zu verlegen und das Verbliebene mit der Wartehalle in knapper, gefälliger Form harmonisch zusammenzufassen?

In diesem Zusammenhange dürfte es auch nicht unangebracht sein, zum Schluß auf die anscheinend geplanten Veränderungen auf dem Nollendorfplatz hinzuweisen. Nach dem s. Zt. veranstalteten Wettbewerb scheint die Gefahr zu bestehen, daß mit einer weiteren Verbauung auch dieser — leider schon durch die Erbauung der Hochbahn für seinen eigentlichen Zweck so gut wie verlorenen — Freifläche gerechnet werden muß. Eine innere Notwendigkeit hierfür dürfte kaum vorliegen, da es sich in solchem Ausmaß weder um eine bauliche Anlage handeln kann, für die das Straßengelände recht eigentlich bestimmt ist, noch um eine solche, die als Zubehör zu der Freifläche angesehen werden kann, besonders, wenn dadurch die Freifläche ganz verschwindet.

Auch im Westen Berlins haben wir m. E. nicht einen solchen Überfluß an Freiflächen, daß wir uns eine derartige Verbauung von Licht und Luft leisten könnten, ganz abgesehen davon, daß nicht feststeht, ob hierdurch wirklich eine Verbesserung gegenüber dem jetzigen Zustande erreicht wird, und ob diese sich nicht mit anderen Mitteln, bei denen die Freifläche nicht geopfert zu werden braucht, erreichen ließe. Jedenfalls muß im Interesse der Erhaltung der Freiflächen zugunsten der Volksgesundheit gegen eine etwa beabsichtigte weitere Verbauung des Nollendorfplatzes nachdrücklichst Einspruch erhoben werden. — Richard Blunck, Mag.-Oberbaurat.

Vermischtes.

Rheinische Siedlungstage in Köln. Unter dieser Bezeichnung veranstaltet der „Rheinische Verein für Kleinwohnungswesen“ in Gemeinschaft mit der „Deutschen Gartenstadtgesellschaft“ und unter Mitwirkung der „Siedlungswissenschaftlichen Arbeitsgemeinschaft“ vom 7. bis 9. August d. J. in Köln eine Tagung städtebaulichen Charakters, z. T. mit besonderer Beziehung auf rheinische Verhältnisse. Hauptverhandlungsgegenstände sind die wirtschaftsgeschichtlichen und kulturellen Bedingungen rheinischer Ansiedlung (Vortragender bisher: Dr. Alfons Paquet), ferner „Großstadt und Dezentralisation“ (Vortragender: Ob.-Brt. Arntz, Köln, und Stadtbrt. Berg, Breslau), „Landessiedlung“ (Vortragender: Ob.-Reg.-Brt. Dr. Hercher, Düsseldorf, und Reg.-u. Brt. Dr. Prager, Merseburg), „Die Gartenstadt als Stadterweiterungsprinzip“ (Berichterstatter: Dr. H. Kampffmeyer, Siedlungsdirektor in Wien, und Stadtbrt. Dr.-Ing. Althoff, Frankfurt a. O.), „Finanzierungsfragen im Siedlungsbau“ (Berichterstatter: Bürgermstr. Nohl, Lempep und Dir. Zehl, Dresden). Nähere Auskunft durch den Vorsitzenden der Deutschen Gartenbaugesellschaft B. Kampffmeyer, Bergisch-Gladbach. —

Die nächste internationale Straßenbautagung, auf der die Verhandlungen der vier vorangegangenen gleichartigen Tagungen in Paris (1908), Brüssel (1910), London (1913), Sevilla (1923) fortgesetzt werden sollen, findet auf Einladung Italiens vom 6. bis 13. September d. J. in Mailand statt. Die Erörterungen werden sich erstrecken auf den Bau der Betonstraßen, der Fahrbahnen aus Asphalt und Bitumen, auf die Prüfung von Straßenbaustoffen (Teer, Bitumen, Asphalt), auf die Straßenverkehrsstatistik, die Entwicklung und Ausgestaltung der Städte hinsichtlich des Straßenverkehrs, die bisherigen Erfolge im Straßenbau und auf den Bau eigener Kraftfahrstraßen. Die Tagung soll ergänzt werden durch eine Ausstellung von Straßenbaustoffen, von Bau- und Erhaltungsmaschinen für

Straßen u. a. Vorgesehen sind ferner Besichtigungen von fertigen und im Bau befindlichen Straßen, vor allem der Rennbahn in Monza, und die Befahrung der „Autostrade-Strasse“ für den Kraftwagenverkehr zwischen Mailand und den norditalienischen Seen. Abschluß der Verhandlungen in Rom. Auskünfte (besonders über die Ausstellung) durch das „Secrétariat de la Commission Italienne d'organisation du V. Congrès internat. de la Route“, Mailand, Via Scala 3. (Gen.-Sekr. Ing. G. Lori) oder das „Secrétariat de l'Association Internat. Permanente des Congrès de la Route, Paris, Avenue d'Jéna 1. —

Deutsche Bebauungspläne für die Türkei. Mit der Aufstellung von Bebauungsplänen für die beiden Schwesterstädte am Bosphorus, Konstantinopel einschließlich Per Galata und Skutari, hat die türkische Regierung den Architekten B. D. A. Carl Ch. Löcherer, Charlottenburg, der bereits für die neue türkische Hauptstadt Angora sowie für Brussa Bebauungspläne ausgearbeitet hat, beauftragt. Sein Plan für Angora, der bereits Gesetz ist, wurde in Nr. 1 u. 2 dieser Beilage veröffentlicht. Der neue Auftrag stellt den Architekten vor sehr bedeutende Aufgaben, die angesichts der vielen hervorragenden und einzigartigen Baudenkmäler Konstantinopels ein sehr hohes Maß von Verantwortung gegenüber der gesamten Kulturwelt einschließen. In bezug auf die gegenwärtigen Verhältnisse ist auch die einwandfreie Aufschließung der gesundheitswidrigen engen Stadtteile von besonderer Wichtigkeit. —

Inhalt: Der Ideenwettbewerb zur Randbebauung des Tempelhofer Feldes in Berlin. (Schluß.) — Vom internationalen Städtebaukongreß in New York. — Die 10. Tagung des Preußischen Städtetages zu Köln. — Über die „Verbauung“, der Berliner Plätze. — Vermischtes. —

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